

## SOMMAIRE

### 1- STATISTIQUES (décembre) Page 1

- ▶ Données climatiques
- ▶ Chiffres-clés
- ▶ Ventes de GPL en France
- ▶ Installations neuves gaz propane et statistiques des 3 dernières années
- ▶ Vente de véhicules particuliers neufs
- ▶ Baromètre du GPL carburant
- ▶ Bilan des immatriculations en 2010
- ▶ Connexions au site [cfbp.fr](http://cfbp.fr)

### 2- ACTUALITÉS TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES Page 7

- ▶ Deuxième période du dispositif des Certificats d'économies d'énergie
- ▶ Le décret relatif au bonus

### 4- DANS LA PRESSE Page 10

- ▶ La disparition du bonus écologique fragilise la filière GPL
- ▶ Les nouvelles règles du bonus écologique
- ▶ 2011-2013 : objectifs renforcés pour les Certificats d'économies d'énergie
- ▶ Le contrôle technique fait peau neuve



## 1 STATISTIQUES (décembre 2010)

### ▶ DONNÉES CLIMATIQUES <sup>(1)</sup>:

	DEC-2010	DEC-2009
Température moyenne	1°9	4°9
Nombre de jours ouverts	23	22
Degrés-jours du mois	468,6	379,3
Coefficient de rigueur	1,289	1,043
Degrés-jours cumulés	2 296,1	1 976,8

(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 GPL Décembre 2010

- > Total Ventes « vrac » décembre 2010 vs décembre 2009 : + 23,9 %
- > Total Ventes « condi » décembre 2010 vs décembre 2009 : + 2,2 %
- > Total Ventes GPL carburant stations décembre 2010 vs décembre 2009 : + 15,3 %
  - > Cumul Ventes « vrac » année 2010 vs année 2009 : + 5,2 %
  - > Cumul Ventes « condi » année 2010 vs année 2009 : - 1,1 %
  - > Cumul Ventes GPL carburant stations année 2010 vs année 2009 : + 16,1 %

Comité Français du  
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

[contact@cfbp.fr](mailto:contact@cfbp.fr)

[www.cfbp.fr](http://www.cfbp.fr)

N° SIRET : 784 855 033 00063

► VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	déc-2010	déc-2009	Variation	déc-2010	déc-2009	Variation
<b>BUTANE</b>						
conditionné	31 681	31 987	- 1,0 %	313 708	321 447	- 2,4 %
vrac	7 065	6 917	+ 2,1 %	81 970	83 535	- 1,9 %
<b>s/total Butane</b>	<b>38 746</b>	<b>38 904</b>	<b>- 0,4 %</b>	<b>395 678</b>	<b>404 982</b>	<b>- 2,3 %</b>
<b>PROPANE</b>						
conditionné	13 767	12 706	+ 8,4 %	141 009	140 689	+ 0,2 %
Condi/carburant	5 766	5 503	+ 6,7 %	67 492	65 743	+ 2,7 %
<b>s/total conditionné</b>	<b>19 533</b>	<b>18 109</b>	<b>+ 7,9 %</b>	<b>208 501</b>	<b>206 432</b>	<b>+ 1,0 %</b>
<b>Vrac carburant</b>	<b>2 957</b>	<b>2 658</b>	<b>+ 11,2 %</b>	<b>33 604</b>	<b>31 294</b>	<b>+ 7,4 %</b>
Vrac 0/6 T	128 011	99 260	+ 29,0 %	840 688	805 167	+ 4,4 %
Vrac 6/12 T	23 625	20 560	+ 14,9 %	151 997	145 179	+ 4,7 %
Vrac 12/80 T	37 187	30 661	+ 21,3 %	256 043	237 287	+ 7,9 %
<b>Vrac 0/80 T</b>	<b>188 823</b>	<b>150 481</b>	<b>+ 25,5 %</b>	<b>1 248 728</b>	<b>1 187 633</b>	<b>+ 5,1 %</b>
Vrac > 80 T	34 630	29 158	+ 18,8 %	306 638	289 733	+ 5,8 %
Réseau canalisé	9 992	7 215	+ 38,5 %	58 666	52 514	+ 11,7 %
<b>Sous-total vrac</b>	<b>236 402</b>	<b>189 512</b>	<b>+ 24,7 %</b>	<b>1 647 636</b>	<b>1 561 174</b>	<b>+ 5,5 %</b>
<b>Sous-total propane</b>	<b>255 935</b>	<b>207 621</b>	<b>+ 23,3 %</b>	<b>1 856 137</b>	<b>1 767 606</b>	<b>+ 5,0 %</b>
GPLc / Stations	9 797	8 498	+ 15,3 %	115 121	99 151	+ 16,1 %
<b>Total conditionné</b>	<b>51 214</b>	<b>50 096</b>	<b>+ 2,2 %</b>	<b>522 209</b>	<b>527 879</b>	<b>- 1,1 %</b>
<b>Total vrac</b>	<b>243 467</b>	<b>196 429</b>	<b>+ 23,9 %</b>	<b>1 729 606</b>	<b>1 644 709</b>	<b>+ 5,2 %</b>
<b>TOTAL</b>	<b>304 478</b>	<b>255 023</b>	<b>+ 19,4 %</b>	<b>2 366 936</b>	<b>2 271 739</b>	<b>+ 4,2 %</b>
Dont carburant	18 520	16 559	+ 11,8 %	216 217	196 188	+ 10,2 %

► **INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz)**

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Déc-2010	Déc-2009	variation	Déc-2010	Déc-2009	variation
Alsace	12	4	+ 200%	96	157	- 38%
Aquitaine	81	56	+ 45%	467	489	- 4%
Auvergne	15	21	- 29%	151	194	- 22%
Basse-Normandie	31	23	+ 35%	301	207	+ 45%
Bourgogne	22	21	+ 5%	179	198	- 10%
Bretagne	24	32	- 25%	256	377	- 32%
Centre	25	36	- 31%	322	427	- 25%
Champagne-Ardenne	7	15	- 53%	81	125	- 35%
Corse	46	16	+ 188%	137	102	+ 34%
Franche-Comté	12	17	- 29%	212	193	+ 10%
Haute-Normandie	19	28	- 32%	182	282	- 35%
Ile-de-France	8	18	- 56%	90	102	- 12%
Languedoc-Roussillon	41	28	+ 46%	218	202	+ 8%
Limousin	14	47	- 70%	160	201	- 20%
Lorraine	19	9	+ 111%	150	181	- 17%
Midi-Pyrénées	36	59	- 39%	361	438	- 18%
Nord-Pas-de-Calais	16	32	- 50%	227	370	- 39%
Pays de la Loire	20	30	- 33%	250	311	- 20%
Picardie	13	19	- 32%	237	243	- 2%
Poitou-Charentes	37	36	+ 3%	205	260	- 21%
Provence-Alpes Côte d'Azur	20	39	- 49%	208	294	- 29%
Rhône-Alpes	65	88	- 26%	755	805	- 6%
<b>TOTAL</b>	<b>583</b>	<b>674</b>	<b>- 14%</b>	<b>5 245</b>	<b>6 255</b>	<b>- 15%</b>

**Installations : cumul annuel (2008-2010)**

	Installations neuves	Installations complétées ou modifiées
Cumul fin décembre 2010	5 245	4 784
Cumul fin décembre 2009	6 155	4 956
Cumul fin décembre 2008	8 263	4 764

► VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A)

Energies	Mois				Cumul			
	déc-2010	déc-2009	Variation déc-10/déc-09	PdM	déc-2010	déc-2009	Variation cumul déc-10/déc-09	PdM
Gazole	160 101	157 635	+2%	70,1%	1 593 177	1 628 503	-2%	70,8%
Essence	57 967	65 703	-12%	25,4%	567 857	635 542	-11%	25,2%
<b>GPL</b>	<b>9 049</b>	<b>5 079</b>	<b>+78%</b>	<b>4,0%</b>	<b>75 568</b>	<b>24 821</b>	<b>+204%</b>	<b>3,4%</b>
Hybride	905	1083	-16%	0,4%	9 657	9 873	-2%	0,4%
Superéthano l	226	473	-52%	0,1%	5 046	3 250	+55%	0,2%
GNV	5	15	-67%	0,0%	178	391	-54%	0,0%
Electrique	63	2	3050%	0,0%	184	12		
Autre	0	0			1	1		
<b>TOTAL</b>	<b>228 316</b>	<b>229 990</b>	<b>-1%</b>	<b>100%</b>	<b>2 251 668</b>	<b>2 302 393</b>	<b>-2%</b>	<b>100%</b>

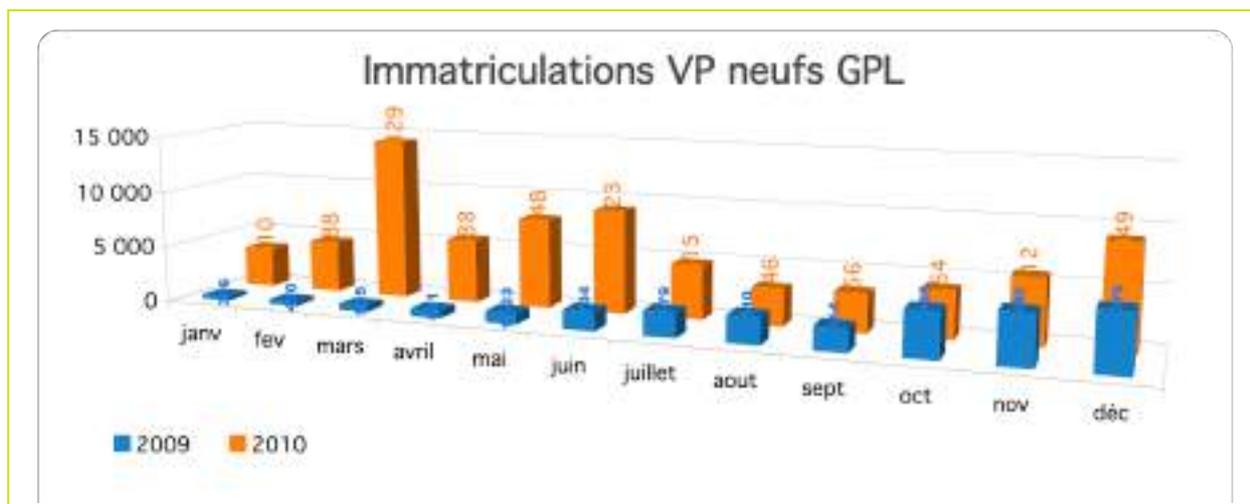
► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne de décembre 2010 (\*)

Le carburant le moins cher à la pompe : décembre : 0,80 euro TTC le litre



(\*) Source : MEDDTL  
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-prix-de-vente-moyens-des.html>

## ► BILAN DES IMMATRICULATIONS DE VEHICULES GPL EN 2010



Année	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Total
2009	366	430	585	691	1 023	1 704	2 179	2 410	2 014	3 965	4 392	5 079	24 838
2010	3610	4588	14329	5638	7948	9123	4815	3246	3356	4154	5712	9049	75 568

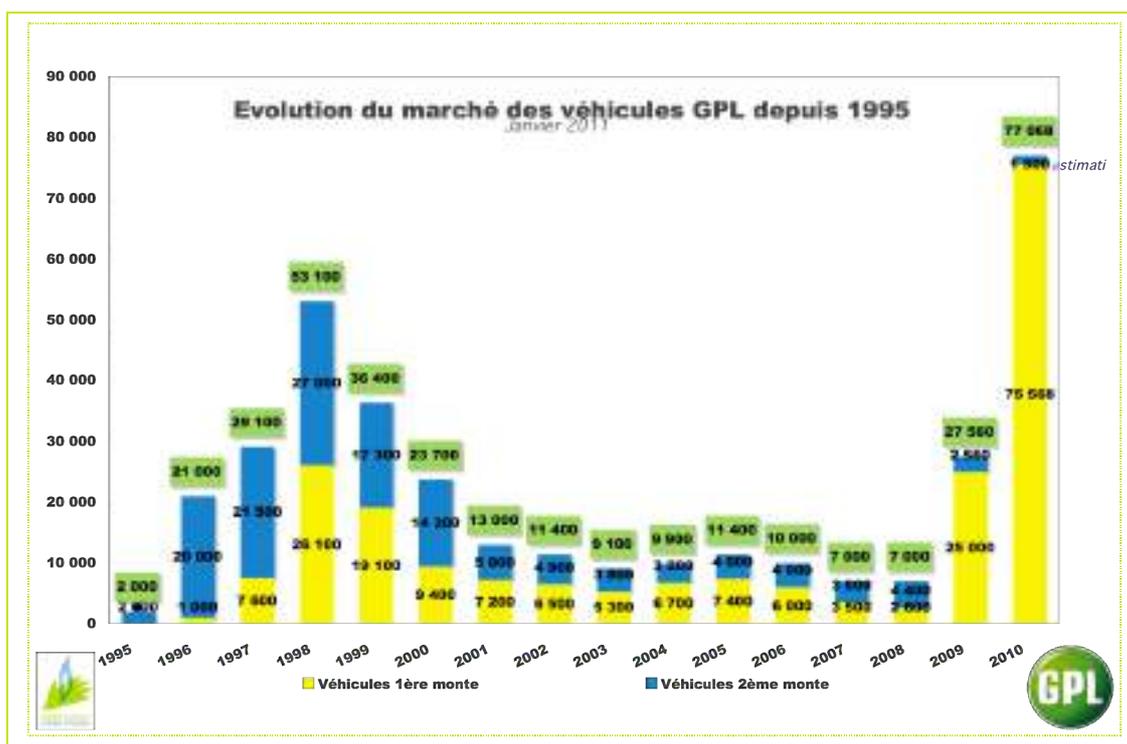
### Part de marché selon les marques :

	2009	2010
Chevrolet	18 %	8,5 %
Citroën		1 %
Dacia	76 %	57 %
Fiat		0,5 %
Opel	1 %	11 %
Renault	5 %	22 %
Total	100	100

### Modèles constructeurs 2009-2010 :

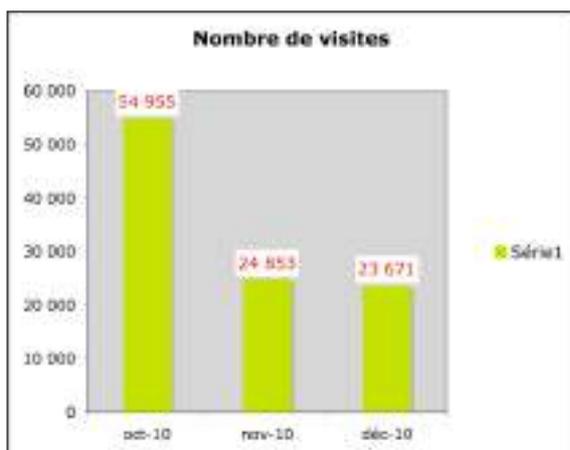
	Fin 2009	2010
Chevrolet	Aveo, Matiz, Spark	Aveo, Spark
Citroën	C3	C3
Dacia	Sandero, Logan	Sandero, Logan
Fiat		Bravo, Idea, Panda, Punto (*)
Lada	Niva	Niva
Lancia		Musa, Ypsilon (*)
Opel	Corsa, Meriva	Agila, Corsa, Meriva
Renault	Clio	Clio

(\*) fin d'année 2010



► STATISTIQUES DE CONNEXIONS AU SITE [www.cfbp.fr](http://www.cfbp.fr) : décembre 2010

Nombre de visites au cours des 3 derniers mois



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

- 1- Les gaz butane et propane ..... 3 409
- 2- GPL ..... 2 447
- 3- Véhicule GPL neuf ..... 1 874
- 4- Quest/Rép sur le GPL carburant ..... 2 215
- 5- Carte de France du GPL ..... 2 188
- 6- Comment rouler au GPL ..... 1 729
- 7- Les installations butane et propane..... 2 265
- 8- Autres applications ..... 1451
- 9- Pourquoi rouler au GPL ? ..... 853
- 10- GPL carburant ..... 762

VISITEURS - ANNEE 2010



VISITES - DE 2006 A 2010

Année	2006	2007	2008	2009	2010
Nombre de visites sur l'année	252 812	234 675	267 665	208 735	307 783

## 2 ACTUALITES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES

### ▶ Deuxième période du dispositif des Certificats d'économies d'énergie

Les décrets et arrêtés fixant les règles de la deuxième période du dispositif des certificats d'économies d'énergie ont été publiés au JO du 30 décembre 2010.

#### Les décrets publiés

**- Décret n°2010-1663 du 29 décembre 2010 relatif aux obligations d'économies d'énergie dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie.**

Le dispositif des certificats d'économies d'énergie repose sur une obligation de réalisation d'économies d'énergie imposée aux fournisseurs d'énergie dont les ventes annuelles sont supérieures à un seuil.

Le décret 2010-1663 :

- définit ce seuil pour chaque type d'énergie et organise les modalités de répartition entre les fournisseurs d'énergie de l'objectif national d'économies d'énergie pour la seconde période triennale d'obligations d'économies d'énergie (1er janvier 2011 - 31 décembre 2013).
  - fixe pour chaque type d'énergie un coefficient de proportionnalité qui permettra à chaque fournisseur d'énergie de déterminer son obligation annuelle à partir de ses ventes.
  - fixe le niveau de la pénalité financière pour les fournisseurs d'énergie ne remplissant pas leurs obligations dans le délai imparti.
  - abroge à compter du 1er janvier 2011 le décret n° 2006-600 du 23 mai 2006 qui précisait les modalités de répartition des obligations d'économies d'énergie pour la première période triennale d'obligations d'économies d'énergie (1er juillet 2006 - 30 juin 2009).
- Entrée en vigueur : 1er janvier 2011.

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000023317151&dateTexte=&categorieLien=id>

**- Décret n°2010-1664 du 29 décembre 2010 relatif aux certificats d'économies d'énergie.**

Le décret 2010-1664 :

- précise les modalités d'instruction et de délivrance des certificats d'économies d'énergie pour la seconde période triennale d'obligations d'économies d'énergie (1er janvier 2011 - 31 décembre 2013).
  - abroge à compter du 1er janvier 2011 le décret n° 2006-603 du 23 mai 2006 qui précisait les modalités d'obtention des certificats d'économies d'énergie pour la première période triennale d'obligations d'économies d'énergie (1er juillet 2006 - 30 juin 2009).
- Entrée en vigueur : 1er janvier 2011.

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000023317192&dateTexte=&categorieLien=id>

#### Les arrêtés publiés

**- Arrêté du 23 décembre 2010** fixant le montant des frais de tenue de compte du registre national des certificats d'économies d'énergie.

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000023317254&dateTexte=&categorieLien=id>

**- Arrêté du 29 décembre 2010** fixant la liste des éléments d'une demande de certificats d'économies d'énergie et la composition d'une demande d'agrément d'un plan d'actions d'économies d'énergie.

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000023317274&dateTexte=&categorieLien=id>

**- Arrêté du 29 décembre 2010** relatif aux modalités d'application du dispositif des certificats d'économies d'énergie.

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000023317307&dateTexte=&categorieLien=id>

#### EN COURS

*Le décret concernant les modalités de contrôles et de sanctions s'appliquant en cas de non-conformité est en cours d'élaboration. La DGEC est en phase de concertation des différents acteurs impliqués dans le dispositif pour ajuster le projet de décret.*

[ml.charlot@cfbp.fr](mailto:ml.charlot@cfbp.fr)

(voir article page 13)

## ► Le décret relatif au bonus

■ Le Décret n° 2010-1618 du 23 décembre 2010 a modifié le décret n° 2007-1873 du 26 décembre 2007 instituant une aide à l'acquisition de véhicules propres.

Ainsi,

- le bonus de 2 000 euros pour l'achat d'un véhicule GPL a été supprimé à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011 ;
- et, si le bonus de 2 000 euros pour l'équipement au GPL d'un véhicule essence de moins de 3 ans et émettant moins de 156 g CO<sub>2</sub>/km est lui aussi supprimé, son obtention reste néanmoins applicable jusqu'à la fin Mars 2011 date de facture faisant foi.

Ce délai supplémentaire de 3 mois accordé à l'installation GPL, quoique trop court, faisait partie des propositions du CFBP lors des diverses rencontres institutionnelles de novembre et décembre pour limiter l'impact de la suppression brutale du bonus auprès des installateurs.

Suite aux actions menées par le CFBP, conjointement avec l'association des véhicules écologiques et avec les installateurs, plusieurs parlementaires ont fait valoir, par des questions écrites, les arguments en faveur du GPLc et ont interpellé la ministre Nathalie Kosciusko-Morizet pour connaître ses préconisations pour soutenir la filière. A suivre...

[s.gibier@cfbp.fr](mailto:s.gibier@cfbp.fr)

Décret n° 2010-1618 du 23 décembre 2010 modifiant le décret n° 2007-1873 du 26 décembre 2007 instituant une aide à l'acquisition des véhicules propres (JO du 26 décembre 2010)

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000023281122&dateTexte=&categorieLien=id>



## 5 DANS LA PRESSE

> **La disparition du bonus écologique fragilise la filière GPL**

La Tribune - 23-12-2010

> **Les nouvelles règles du bonus écologique**

Le Figaro (supplément « et vous ») - 04-01-2011

> **2011-2013 : objectifs renforcés pour les Certificats d'économies d'énergie**

BIP - 03-01-2011

> **Le contrôle technique fait peau neuve**

Le Figaro (supplément « et vous ») - 04-01-2011



▼ AUTOMOBILE

## La disparition du bonus écologique fragilise la filière GPL

L'arrêt brutal des 2.000 euros accordés à l'achat de petites voitures au gaz de pétrole liquéfié déstabilise les fournisseurs.

**LA PRIME GPL A VÉCU.** Elle disparaît ce 31 décembre à la fermeture des concessions, deux ans plus tôt que prévu. Grâce aux 2.000 euros octroyés par l'État pour l'achat d'une citadine neuve fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié ou la transformation d'une voiture récente émettant moins de 155 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre, la France vient de connaître une année d'immatriculations record avec près de 3 % du marché national des voitures particulières, soit 70.000 unités. Après l'arrêt du bonus, les prévisions pour 2011 sont en chute libre à 10.000 unités. Les artisans transformateurs, qui ont équipé entre 2.000 et 3.000 voitures cette année, vont se réorienter vers l'entretien.

Renault, leader national avec 80 % des ventes réalisées sur ses Clio Campus et Sandero, se prépare à une année de transition en attendant la montée en puissance de sa gamme électrique, elle aussi éligible au bonus écologique

(5.000 euros). L'usine de Donai, qui installe les kits GPL fournis par l'équipementier italien Landi Renzo, voit ses cadences divisées par cinq et son activité fragilisée. Le site va se reconcentrer sur sa mission industrielle principale, la production des gammes Renault Sport, sans retrouver les quelque 60.000 ventes perdues. « Les acheteurs de voitures GPL venaient du marché de l'occasion », reconnaît un porte-parole de Renault. Avec des ristournes nettes dépassant 45 %, le constructeur a dopé une dernière fois son micro-marché, en décembre, allant jusqu'à la rupture de stocks sur sa Clio GPL.

### ■ « LE MODÈLE NE TIENT PAS »

L'arrêt de la prime ne signifie pas pour autant la fin du GPL en France. Mais avec un parc roulant estimé à 170.000 véhicules fin 2011, le réseau de distribution du carburant (1.850 stations ac-

cessibles au public) n'atteint pas son seuil de rentabilité. « En dessous de 100.000 voitures neuves par an, le modèle ne tient pas », reconnaît Joël Pedessac, directeur général du Comité français du butane et du propane. La France était le dernier pays européen proposant une incitation à l'achat. Les constructeurs ont profité de la prime pour développer leurs gammes. Aujourd'hui, il leur reste l'argument du prix du carburant. « Ces gammes réputées moins polluantes, qui émettent environ 15 % de CO<sub>2</sub> de moins que leurs homologues à essence, restent toutefois embryonnaires. En 2010, l'essentiel des ventes s'est concentré sur deux modèles chez Renault, deux Chevrolet et la Fiat Panda. En Italie, marché mature avec 1,2 million de voitures en circulation, les gammes sont bien plus attractives : Alfa Romeo va jusqu'à équiper sa moderne MiTo 1.4 turbo d'un kit GPL. OLIVIER MIRQUET



## Les nouvelles règles du **bonus écologique**

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier, les seuils d'attribution du bonus écologique ont été abaissés. Les hybrides ne sont pas épargnés et l'aide au GPL est purement et simplement supprimée.

**THIERRY ÉTIENNE**

**BARÈME** Le bonus écologique instauré en janvier 2008 a parfaitement rempli sa mission. Au premier semestre 2010, plus de 55 % des voitures vendues ont bénéficié d'une prime récompensant leurs faibles émissions de CO<sub>2</sub>. Dans le même temps, l'effet dissuasif recherché par le malus a si bien fonctionné qu'il a détourné l'équilibre financier du dispositif. Les ventes de véhicules soumis à un malus s'étant effondrées, le déficit a atteint 234 millions en 2008, 528 millions en 2009 et il a encore franchi la barre des

500 millions en 2010. Pour amorcer un rééquilibrage des comptes, le ministère de l'Écologie a donc décidé d'abaisser les seuils d'attribution du bonus. Le tableau ci-contre révèle le nouveau barème instauré en 2011, barème qui sera encore revu à la baisse en 2012 (voir [lefigaro.fr](#)). Les premières victimes de ces nouvelles règles sont les voitures fonctionnant au GPL qui bénéficiaient jusqu'au 31 décembre 2010 d'une prime de 2 000 € pourvu que leurs émissions de CO<sub>2</sub> soient inférieures à 135 g/km. Cette prime est supprimée alors que les voitures hybrides pourront, elles, continuer d'en

bénéficier à condition toutefois que leurs émissions de CO<sub>2</sub> soient inférieures à 130 g/km contre 125 auparavant. La seule catégorie épargnée par les nouvelles règles est celle des véhicules émettant moins de 60 g/km, autrement dit les électriques dont les ventes balbutient. Celles-ci bénéficient d'un superbonus de 9 000 € dont on sait qu'il pourra être remis en cause à tout moment. Mais leur tarif exorbitant, supérieur à 30 000 €, les réserve de toutes façons aux filiales d'entreprises et aux services de l'État qui bénéficieront, de ce fait, d'une remise financée par le contribuable.

Les seuils en vigueur en 2011	
Emission CO <sub>2</sub> / km	Bonus / Malus
Moins de 60 g	Bonus de 5 000 €
Entre 61 et 90 g	Bonus de 800 €
Entre 91 et 110 g	Bonus de 400 €
Entre 111 et 150 g	Neutre
Entre 151 et 155 g	Malus de 200 €
Entre 156 et 190 g	Malus de 750 €
Entre 191 et 240 g	Malus de 1 600 €
Plus de 240 g	Malus de 2 600 €

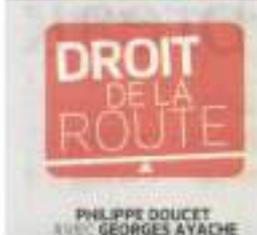
## FRANCE

**2011-2013 : objectifs renforcés pour les Certificats d'Économie d'Énergie**► *Une nouvelle période « plus ambitieuse »*

Le dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE), dont les performances ont été jugées fructueuses entre 2006 et 2009, va se poursuivre pour une nouvelle période de trois ans ouverte depuis le 1<sup>er</sup> janvier, jusqu'à fin 2013, selon les décrets d'application publiés jeudi dernier au *JOURNAL OFFICIEL*. Rappelons que ce système impose aux fournisseurs d'énergie (électricité, gaz, fioul, chaleur et autres) de favoriser des économies d'énergie par le développement d'installation de chaudières plus économes, de panneaux solaires ou l'utilisation de matériaux isolants dans les bâtiments par exemple. La reconduite du dispositif, décidée « après 10 mois de concertation avec l'ensemble des parties concernées », a été également annoncée par les ministres de l'Écologie, Nathalie Kosciusko-Morizet, de l'Économie, Christine Lagarde, et de l'Énergie, Eric Besson, dans un communiqué commun.

La première période du dispositif a permis de « dépasser largement les objectifs », selon le communiqué. En trois ans le total des économies a atteint 65,2 térawattheures alors que la cible avait été de 54 TWh. Selon les ministères, cela représente « l'équivalent de 80 % de la production annuelle d'un réacteur nucléaire ». Parallèlement, 3,9 milliards d'euros ont été investis dans les économies d'énergie (avec notamment la pose de 550 000 chaudières à condensation, pompes à chaleurs, etc. et le lancement de 340 000 opérations de travaux d'isolation, selon les données ministérielles). La facture d'énergie des consommateurs, quant à elle, a été réduite de 4,3 milliards d'euros et la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> s'est chiffrée à 1,83 million de tonnes par an, « soit l'équivalent des émissions annuelles de plus d'un million de véhicules ».

Le nouvel objectif fixé par le gouvernement passe à 345 TWh d'économies d'énergie d'ici à fin 2013, « soit une multiplication par plus de 6 des ambitions de la première période », selon le communiqué. Outre la réduction du montant des factures, des émissions et déchets, le dispositif « est aussi un formidable réservoir d'innovation et d'emploi dans l'isolation des bâtiments et les transports », a souligné Mme Kosciusko-Morizet, rappelant l'objectif de réduction de 20 % de la consommation d'énergie d'ici à 2020 visée par le Grenelle de l'Environnement. Parmi les nouveautés pour la deuxième période, les ventes de carburants seront concernées pour stimuler les économies dans les transports. De même, les fournisseurs d'énergie devront faire des efforts pour réduire la consommation énergétique des ménages les plus défavorisés.



# Le contrôle technique fait peau neuve

Pour mieux comprendre l'environnement juridique de l'automobiliste et lui permettre de mieux se défendre.

Une nouvelle manière du contrôle technique, instauré en avril 1991, a été mise en place par l'administration depuis le 1<sup>er</sup> janvier.

## Ce qu'il faut savoir

Le principe de base reste le même. Le CT demeure obligatoire pour les véhicules âgés de plus de quatre ans, ainsi que pour les camionnettes et camping-cars d'un poids supérieur à 3,5 tonnes. Il doit être renouvelé tous les deux ans et l'exigence d'une contre-visite persiste en cas de mauvais état d'un ou plusieurs éléments. Avec le Système d'immatriculation des véhicules (SIV), seuls les véhicules roulants sont assujettis au CT, les autres n'étant pas autorisés à circuler.

## Ce qui change

La principale nouveauté est l'exigence d'une identification détaillée du véhicule contrôlé. Si le numéro de la plaque du constructeur est mal noté sur la carte grise, la visite sera reportée jusqu'à la mise en conformité. Ce qui les placera l'établissement d'une nouvelle carte grise, en cas de mauvaise saisie, erreur relativement fréquente de la part des préfetures. Le procès-verbal de contrôle de ce CT version 2011 inclura une vignette de couleur bleue à apposer sur le pare-brise du véhicule, plus lisible que l'ancienne, donc plus facilement vérifiable par les agents de la force publique. Un timbre autocollant sera en outre apposé sur la carte

grise. Il précisera si le véhicule est apte à circuler (lettre « A ») ou soumis à une contre-visite (lettre « S ») dans un délai de deux mois.

## Ce qu'il faut également retenir

- 1 Les véhicules fonctionnant au gaz (GPL et GNV) font l'objet d'une réglementation plus exigeante. Le réservoir de gaz, son système de fixation, ainsi que l'étrécissement de l'ensemble de l'installation seront vérifiés.
- 2 Les véhicules dits « de collection » (âgés de plus de 30 ans) sont astreints à un CT sous les cinq

ans au lieu du contrôle unique auquel ils étaient auparavant soumis. Ils devront être inscrits au SIV, mais, en contrepartie, ils pourront circuler librement n'importe où sachant que leurs déplacements étaient jusqu'alors limités aux départements d'immatriculation et limitrophes.

- 3 Qui échappe au contrôle technique ? Évidemment, les véhicules militaires et diplomatiques. Les motos et les deux-roues de moins de 50 cm<sup>3</sup> ne subissent actuellement aucun CT, mais les pouvoirs publics ont des projets en ce sens.

Une vignette plus lisible sera apposée sur le pare-brise. Elle sera plus facilement vérifiable par les agents de la force publique

## SOMMAIRE

### 1- STATISTIQUES (janvier) Page 1

- ▶ Données climatiques
- ▶ Chiffres-clés
- ▶ Ventes de GPL en France
- ▶ Installations neuves gaz propane
- ▶ Vente de véhicules particuliers neufs
- ▶ Baromètre du GPL carburant
- ▶ TIPP et marché du GPLc
- ▶ Connexions au site cfbp.fr

### 2- ACTUALITÉS TECHNIQUES ET REGLLEMENTAIRES Page 7

- ▶ Guichet unique « Réseaux et  
canalisations »

### 3- EN BREF Page 8

- ▶ Parution d'un nouveau Guide  
d'application technique
- ▶ PERC : Propane Education & Research  
Council

### 4- DANS LA PRESSE Page 9

- ▶ RT 2012 : la réglementation  
décortiquée
- ▶ Energie – Gaz - Normalisation



## 1 STATISTIQUES (janvier 2011)

### ▶ DONNÉES CLIMATIQUES <sup>(1)</sup>:

	JANV-2011	JANV-2010
Température moyenne	4°7	1°7
Nombre de jours ouverts	21	20
Degrés-jours du mois	380,4	475,2
Coefficient de rigueur	0,968	1,209
Degrés-jours cumulés	380,4	475,2

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

Méthode de correction climatique mise en place à la mi-avril 2006 :

- période trentenaire 1976-2005 et non plus 1961-1990, soit une baisse du degré-jour trentenaire de 3 % ;
- température-seuil uniforme depuis 1970 et pour toutes les énergies de 17 °C (au lieu de 16 °C)
- relevés de température effectués dans 22 stations météorologiques (et non plus 42), soit une par région métropolitaine.

### ▶ Chiffres-clés GPL Janvier 2011

- > Total Ventes « vrac » janvier 2011 vs janvier 2010 : + 1,4 %
- > Total Ventes « condi » janvier 2011 vs janvier 2010 : - 6,6 %
- > Total Ventes GPL carburant stations janvier 2011 vs janvier 2010 : + 36,4 %

Comité Français du  
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

[www.cfbp.fr](http://www.cfbp.fr)

N° SIRET : 784 855 033 00063

► VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	janv-2011	janv-2010	Variation	janv-2011	janv-2010	Variation
<b>BUTANE</b>						
conditionné	24 417	27 066	- 9,8 %	24 417	27 066	- 9,8 %
vrac	6 677	7 465	- 10,6 %	6 677	7 465	- 10,6 %
<b>s/total Butane</b>	<b>31 094</b>	<b>34 531</b>	<b>- 10,0 %</b>	<b>31 094</b>	<b>34 531</b>	<b>- 10,0 %</b>
<b>PROPANE</b>						
conditionné	10 863	11 650	- 6,8 %	10 863	11 650	- 6,8 %
Condi/carburant	5 398	4 835	+ 11,6 %	5 398	4 835	+ 11,6 %
<b>s/total conditionné</b>	<b>16 261</b>	<b>16 485</b>	<b>- 1,4 %</b>	<b>16 261</b>	<b>16 485</b>	<b>- 1,4 %</b>
<b>Vrac carburant</b>	<b>2 740</b>	<b>2 452</b>	<b>+ 11,7 %</b>	<b>2 740</b>	<b>2 452</b>	<b>+ 11,7 %</b>
Vrac 0/6 T	134 144	127 492	+ 5,2 %	134 144	127 492	+ 5,2 %
Vrac 6/12 T	19 602	21 296	- 8,0 %	19 602	21 296	- 8,0 %
Vrac 12/80 T	30 839	33 659	- 8,4 %	30 839	33 659	- 8,4 %
<b>Vrac 0/80 T</b>	<b>184 585</b>	<b>182 447</b>	<b>+ 1,2 %</b>	<b>184 585</b>	<b>182 447</b>	<b>+ 1,2 %</b>
Vrac > 80 T	30 891	30 088	+ 2,7 %	30 891	30 088	+ 2,7 %
Réseau canalisé	9 322	8 510	+ 9,5 %	9 322	8 510	+ 9,5 %
<b>Sous-total vrac</b>	<b>227 538</b>	<b>223 497</b>	<b>+ 1,8 %</b>	<b>227 538</b>	<b>223 497</b>	<b>+ 1,8 %</b>
<b>Sous-total propane</b>	<b>243 799</b>	<b>239 982</b>	<b>+ 1,6 %</b>	<b>243 799</b>	<b>239 982</b>	<b>+ 1,6 %</b>
GPLc / Stations	10 159	7 448	+ 36,4 %	10 159	7 448	+ 36,4 %
<b>Total conditionné</b>	<b>40 678</b>	<b>43 551</b>	<b>- 6,6 %</b>	<b>40 678</b>	<b>43 551</b>	<b>- 6,6 %</b>
<b>Total vrac</b>	<b>234 215</b>	<b>230 962</b>	<b>+ 1,4 %</b>	<b>234 215</b>	<b>230 962</b>	<b>+ 1,4 %</b>
<b>TOTAL</b>	<b>285 052</b>	<b>281 961</b>	<b>+ 1,1 %</b>	<b>285 052</b>	<b>281 961</b>	<b>+ 1,1 %</b>
Dont carburant	18 297	14 735	+ 24,2 %	18 297	14 735	+ 24,2 %

► **INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz)**

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Janv-2011	Janv-2010	variation	Janv-2011	Janv-2010	variation
Alsace	11	8	+ 38%	11	8	+ 38%
Aquitaine	32	43	- 26%	32	43	- 26%
Auvergne	19	18	+ 6%	19	18	+ 6%
Basse-Normandie	23	8	+ 188%	23	8	+ 188%
Bourgogne	3	11	- 73%	3	11	- 73%
Bretagne	37	20	+ 85%	37	20	+ 85%
Centre	11	33	- 67%	11	33	- 67%
Champagne-Ardenne	3	3	0%	3	3	0%
Corse	4			4		
Franche-Comté	13	8	+ 63%	13	8	+ 63%
Haute-Normandie	9	18	- 50%	9	18	- 50%
Ile-de-France	10	8	+ 25%	10	8	+ 25%
Languedoc-Roussillon	34	14	+ 143%	34	14	+ 143%
Limousin	17	9	+ 89%	17	9	+ 89%
Lorraine	9	14	- 36%	9	14	- 36%
Midi-Pyrénées	30	29	+ 3%	30	29	+ 3%
Nord-Pas-de-Calais	15	18	- 17%	15	18	- 17%
Pays de la Loire	29	24	+ 21%	29	24	+ 21%
Picardie	8	12	- 33%	8	12	- 33%
Poitou-Charentes	12	31	- 61%	12	31	- 61%
Provence-Alpes Côte d'Azur	26	21	+ 24%	26	21	+ 24%
Rhône-Alpes	70	61	+ 15%	70	61	+ 15%
<b>TOTAL</b>	<b>425</b>	<b>411</b>	<b>+ 3%</b>	<b>425</b>	<b>411</b>	<b>+ 3%</b>

► VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A)

Energies	Mois				Cumul			
	Janv-2011	Janv-2010	Variation Janv-11/Janv-10	PdM	Janv-2011	Janv-2010	Variation cumul Janv-11/Janv-10	PdM
Gazole	131 222	119 519	+ 9,8%	70,7%	131 222	119 519	+ 9,8%	70,7%
Essence	48 824	47 065	+ 3,7%	26,3%	48 824	47 065	+ 3,7%	26,3%
<b>GPL</b>	<b>4 281</b>	<b>3 610</b>	<b>+ 18,6%</b>	<b>2,3%</b>	<b>4 281</b>	<b>3 610</b>	<b>+ 18,6%</b>	<b>2,3%</b>
Hybride	888	919	- 3,4%	0,5%	888	919	- 3,4%	0,5%
Superéthanol	173	341	- 49,3%	0,1%	173	341	- 49,3%	0,1%
GNV	33	17	+ 94,1%	0,0%	33	17	+ 94,1%	0,0%
Electrique	100	6	+ 1 566,7%	0,1%	100	6	+ 1 566,7%	0,1%
Autre	0	1			0	1		
<b>TOTAL</b>	<b>185 521</b>	<b>171 478</b>	<b>+ 8,2%</b>	<b>100%</b>	<b>185 521</b>	<b>171 478</b>	<b>+ 8,2%</b>	<b>100%</b>

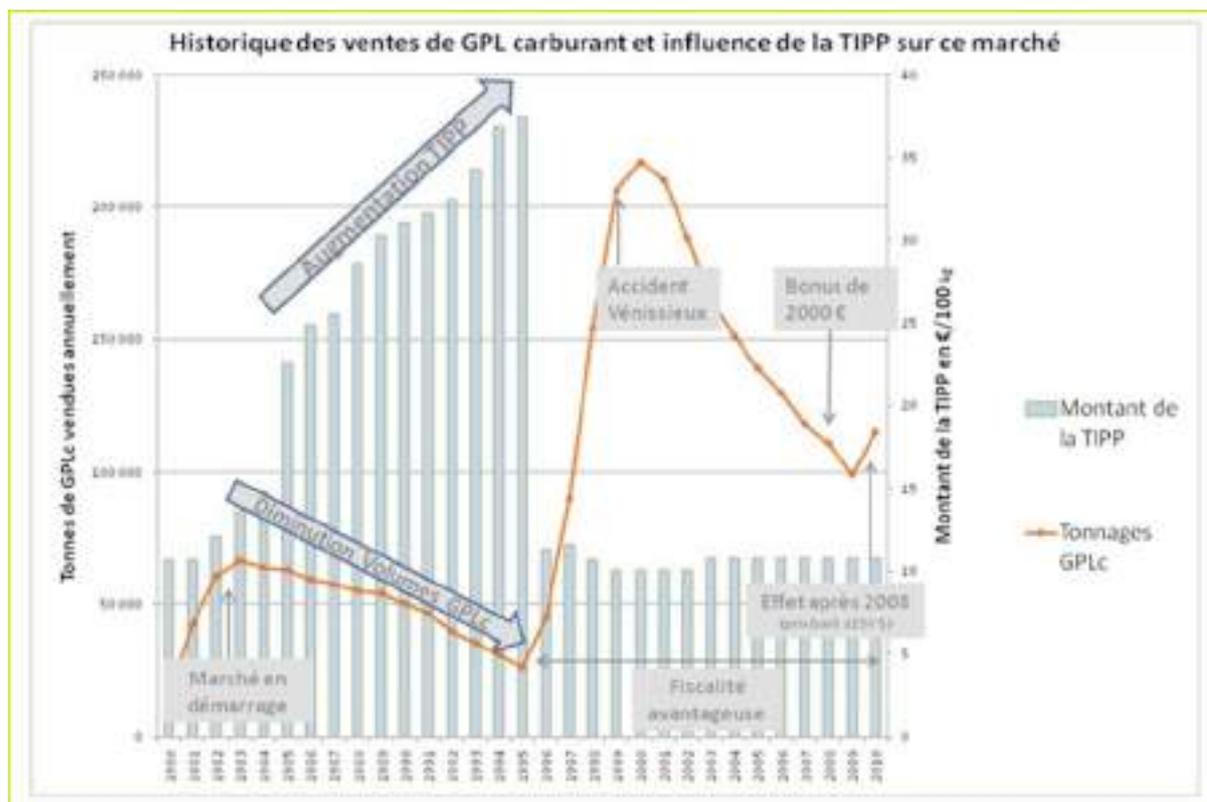
► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne de janvier 2011 (\*)

Le carburant le moins cher à la pompe : janvier : 0,82 euro TTC le litre



(\*) Source : MEDDTL  
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-prix-de-vente-moyens-des.html>

## ► TIPP et marché du GPLc



Le graphique ci-dessus permet de voir l'influence de la TIPP sur les ventes de GPL carburant. Nous pouvons constater que la fiscalité impacte très fortement l'évolution du marché GPL : entre 1983 et 1995, l'augmentation du montant de la TIPP est quasiment proportionnelle à la diminution des volumes de ventes. En 1996, la TIPP est réduite de 70 % sur le GPL carburant (on passe de 37 euros/100 kg à 11 euros/100kg) et on observe immédiatement une croissance très importante du marché GPLc. C'est l'accident de Vénissieux en 1999 qui met fin à cette croissance. Il faut ensuite attendre 2009 pour voir ce marché croître de nouveau grâce à l'introduction du bonus écologique de 2000 euros pour l'acquisition d'un véhicule GPL.

[ml.charlot@cfbp.fr](mailto:ml.charlot@cfbp.fr)

► **CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr (janvier 2011)**

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



1- Les gaz butane et propane .....	3 726
2- Comment rouler au GPL .....	2 972
3- GPL .....	2 594
4- Quest/Rép sur le GPL carburant .....	1 940
5- Les installations butane et propane.....	1 717
6- Carte de France du GPL .....	1 625
7- Véhicules GPL neufs .....	1 447
8- GPL carburant .....	828
9- Pourquoi rouler au GPL ? .....	711
10- Applications domestiques : les 3 usages.....	675

► Guichet unique « Réseaux et Canalisations »

Créé par le décret n°2010-1600 du 20 décembre 2010, le guichet unique est un téléservice destiné à collecter les coordonnées des exploitants de réseaux en France et les cartographies de ces réseaux.

Sont concernés par le guichet unique, les exploitants publics ou privés de réseaux souterrains, aériens ou subaquatiques implantés en France, de toutes catégories (réseaux de gaz, électriques, de télécommunication, d'eau potable, d'assainissement, de matières dangereuses, de chaleur, ferroviaires...), l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (INERIS), les maîtres d'ouvrage et entreprises prévoyant des travaux à proximité de ces réseaux et les prestataires appuyant ces maîtres d'ouvrage et entreprises.

Afin d'éviter des accidents, les maîtres d'ouvrage et entreprises doivent s'informer avant d'effectuer tous travaux, sur la présence de canalisations et de réseaux enterrés, aériens ou subaquatiques, sur ou à proximité du chantier prévu. Aujourd'hui, cette information est disponible en mairie, mais à partir du 1er avril 2012, le téléservice sera déployé afin de fournir directement 24h/24 et 7j/7 la liste et les coordonnées des exploitants ayant des canalisations et des réseaux présents dans ou à proximité de l'emprise du chantier.

Pour toute collectivité territoriale, maître d'ouvrage, maître d'œuvre, exploitant de réseaux, entreprise du bâtiment ou de travaux publics, agriculteur, particulier ayant des projets de travaux de terrassement, de sondage, de génie agricole..., le téléservice permettra d'identifier les exploitants de réseaux concernés et auprès desquels devront être déclarés ces travaux.

Mis en place au sein de l'INERIS, le guichet unique sera accessible à l'adresse :  
<http://www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr>

### Les textes réglementaires

■ Décret n° 2010-1600 du 20 décembre 2010 relatif au guichet unique créé en application de l'article L. 554-2 du code de l'environnement (JO du 22 décembre 2010)

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000023269079&dateTexte=&categorieLien=id>

■ Arrêté du 23 décembre 2010 relatif aux obligations des exploitants d'ouvrages et des prestataires d'aide envers le téléservice « [reseaux-et-canalizations.gouv.fr](http://www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr) » (JO du 29 décembre 2010)

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000023311007&dateTexte=&categorieLien=id>

■ Arrêté du 22 décembre 2010 fixant les modalités de fonctionnement du guichet unique prévu à l'article L. 554-2 du code de l'environnement (JO du 26 février 2011)

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000023631081&dateTexte=&categorieLien=id>

Le décret du 20 décembre 2010 précise que l'enregistrement sur le site du guichet unique par les exploitants de réseaux en service est obligatoire à compter du 30 septembre 2011 pour leurs coordonnées, et du 30 juin 2013 pour les zones d'implantation de chacun des réseaux qu'ils exploitent.

L'arrêté du 23 décembre 2010 précise les obligations des exploitants d'ouvrages et des prestataires d'aide envers le téléservice "reseaux-et-canalizations.gouv.fr".

L'arrêté du 23 décembre 2010 précise, outre la terminologie, le champ d'application, les services proposés par le téléservice, les conditions d'utilisation de ces services et de traitement des données.

### Code de l'environnement

■ Article L 554-2 - Créé par la [LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 219](#) - (JO du 13 juillet 2010)

« Il est instauré, au sein de l'Institut national de l'environnement industriel et des risques, dans le cadre d'une mission de service public qui lui est confiée pour contribuer à la préservation de la sécurité des réseaux, un guichet unique rassemblant les éléments nécessaires à l'identification des exploitants des réseaux mentionnés au I de l'article L. 554-1. Ces exploitants communiquent à l'Institut national de l'environnement industriel et des risques les informations nécessaires à la préservation de leurs réseaux suivant des modalités définies par décret en Conseil d'Etat. »

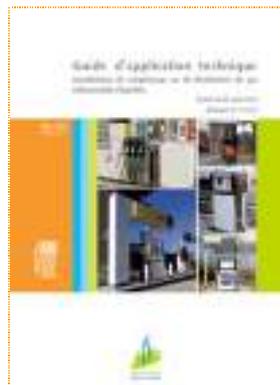
[Jb.jarry@cfbp.fr](mailto:Jb.jarry@cfbp.fr)

## 3 EN BREF

### ► Parution d'un nouveau Guide d'application technique

Dans le cadre du Groupe de Travail « Sécurité », le CFBP publie un nouveau Guide d'application technique portant sur les « Installations de remplissage ou de distribution de gaz inflammables liquéfiés ».

Ce guide a pour but d'expliquer l'arrêté du 30 août 2010 « relatif aux prescriptions applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration sous la rubrique 1414-3.



Diffusion édition papier : 17 euros HT : contacter le CFBP - [contact@cfbp.fr](mailto:contact@cfbp.fr)  
Diffusion au format numérique pdf sur le site [www.cfbp.fr](http://www.cfbp.fr)  
(accès réservé aux adhérents du CFBP)

[Jb.jarry@cfbp.fr](mailto:Jb.jarry@cfbp.fr)

### ► PERC : Propane Education & Research Council



Le « Propane Education & Research Council » organisme américain domicilié à Washington assure depuis 1996 la promotion de la filière propane au travers de programmes dans les domaines de la sécurité et de l'éducation du public, de la recherche et développement.

Des études et documents sont disponibles sur le site de l'organisme et la newsletter « The PERC update ».

<http://www.propanecouncil.org/>



# 5 DANS LA PRESSE

> **RT 2012 : La réglementation décortiquée**  
Climat+Confort - 01-01-2011

> **Energie - Gaz - Normalisation**  
Enjeux - 01-02-2011



**ZOOM**  
**Ce qu'il faut retenir**

→ **Conception**  
Une étude thermique réglementaire devra être menée ainsi qu'une étude de faisabilité en approvisionnement des énergies. Une architecture bioclimatique sera privilégiée.

→ **Isolation**  
Les réglementations seront considérablement limitées avec un traitement des ponts thermiques.

→ **Étanchéité**  
La perméabilité à l'air de l'enveloppe sera réduite.

→ **Équipements énergétiques**  
La choice se portera sur des systèmes performants dont la consommation sera exprimée en énergie primaire.

→ **Mise en œuvre**  
Les professionnels devront se former à la performance énergétique.

→ **Contrôle**  
Le maître d'ouvrage devra pouvoir prouver que l'ouvrage a été réalisé selon la réglementation, et justifier d'un test de perméabilité à l'air.

Enquête réalisée par François Segot

**RT2012** Le niveau d'exigence demandé par ces nouveaux textes va demander de la part des professionnels d'adapter les règles de conception et d'installation pour atteindre les objectifs ambitieux fixés par les pouvoirs publics.

# La réglementation décortiquée

→ La réglementation thermique 2012 va se traduire par un important changement des modes constructifs, compatible à ce qui rencontre avec la mise en place de la réglementation thermique en 2012. Si, à l'époque, il s'agit de systématiser l'isolation des bâtiments, aujourd'hui l'objectif est de les rendre également étanches. Avec, qui plus est, un niveau d'exigence considérablement relevé. En effet, le total des différentes consommations énergétiques ne devra pas excéder le nouveau coefficient C<sub>ep</sub>max fixé, en moyenne, à 50 kWhep/m<sup>2</sup> au mètre carré. Sachant que, comme on raisonne en énergie primaire et non pas en énergie finale, il faudra appliquer un coefficient de conversion. Il sera de 2,58 pour l'électricité contre 1 pour les autres énergies (gaz de ville, fuel domestique, GPL) ; le bois et les réseaux de chaleur bénéficieront d'une bonification.

Autre changement de taille : l'apparition d'un coefficient R<sub>th</sub>max, prenant en compte la qualité de la conception bioclimatique de l'enveloppe



et de son isolation. Jusqu'à présent, le coefficient U<sub>int</sub> ne portait que sur le niveau d'isolation. Enfin, le confort thermique d'été dépendra du coefficient T<sub>int</sub>, qui porte sur la température intérieure conventionnelle. Mais il devra évoluer car des critères ont été exprimés par les professionnels. En cause : des risques de surchauffe en été. Raison pour laquelle un groupe de travail a été constitué par les pouvoirs publics.

### Quels systèmes énergétiques ?

Si maintenant on se projette dans quelques mois et que l'on essaie d'imaginer quels

seront les systèmes énergétiques retenus dans le résidentiel, plusieurs tendances se dégagent. Tout d'abord, le chauffage électrique à énergie Joule, pénalisé par le coefficient de conversion, devra disparaître dans les bâtiments situés au nord de la France. Il sera progressivement remplacé par les chaudières à condensation fonctionnant au gaz naturel, par les pompes à chaleur et dans une moindre mesure, par des systèmes solaires combinés et des générateurs au bois (chaudières ou poêles associés à des radiateurs sèche-serviettes électriques). Le vecteur eau devrait être privilégié. >>>

Pour les immeubles de logements, un bonus de 75 kWh/m<sup>2</sup> sera accordé pour un C<sub>ep</sub>max inférieur à 40 kWh/m<sup>2</sup> par mètre de développement de l'enveloppe.

# Principales dispositions règle

Décret n° 2010-1269 du 26 octobre 2010 et de l'arrêté du 26 octobre 2010.

## Les bâtiments concernés

Les bâtiments neufs de bureaux, d'enseignement, de la petite enfance, et ceux à usage d'habitation.

Sont exclus : les bâtiments dont la température normale d'utilisation est inférieure à 12°C, les constructions provisoires (moins de 2 ans), ceux qui exigent des conditions particulières de température, d'hygrométrie, de qualité de l'air ou qui sont destinés à un process industriel, les bâtiments agricoles ou d'élevage, les constructions dans les départements d'outre-mer.

## La date d'application

- Résidentiel seul sous relevé de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) : à tous les permis de construire

déposés à partir du 1er janvier 2013.

+ Non résidentiel et résidentiel ex sous ANRU : à partir du 26 octobre 2010.

## Justification de l'application des exigences

Le maître d'ouvrage doit fournir, au plus tard à l'achèvement des travaux, une étude thermique standardisée. Au 1er janvier 2013, tous les logiciels utilisés doivent avoir été évalués par les pouvoirs publics.

## Obligation d'utiliser des énergies renouvelables

Toute maison individuelle doit recourir à une source d'énergie renouvelable, de la façon suivante :

• Produire de l'eau chaude sanitaire à l'aide

de capteurs solaires thermiques (certifiés CSTBat, Solarkeymark ou équivalent). Les capteurs doivent couvrir une surface supérieure à 2 m<sup>2</sup>, avec une orientation au sud et une pente comprise en 20° et 60°.

• Être raccordé à un réseau de chaleur alimenté à plus de 50% par une énergie renouvelable ou de récupération.

• Démontrer que la contribution des ENR au coefficient Cep du bâtiment est supérieure à 5 kWhep/(m<sup>2</sup>.an).

• Recourir à une production d'eau chaude sanitaire à l'aide d'un ballon thermodynamique autonome (dont le COP est supérieur à 2 conformément à la norme prEN 1047).

• Faire appel à une production de chauffage et/ou d'eau chaude sanitaire à l'aide d'une chaudière à micro-cogénération, à combus-

» gé avec un plancher chauffant hydromécanique basse température associé à des radiateurs. Mais le vectoriser n'a pas été son dernier mot, en particulier dans le sud de la France, et on pourrait voir se développer des solutions de type Pvc air/air (avec des unités

intégréées ou en gainable), parfois multifonctions, car préchauffant l'air hygiénique grâce aux calories récupérées sur l'air extrait.

En matière de production d'eau chaude sanitaire, les chauffe-eau électriques à énergie locale (largement développés au subside-

plus au coût réglementaire. Ils seront remplacés soit par des panneaux solaires (avec complément par résistance électrique, chaudière ou Pac), soit par des systèmes thermodynamiques (indépendants ou couplés, à condition qu'il s'agisse d'une Pac haute température).

Dans le domaine de la ventilation, la VMC simple flux ne devrait pas disparaître grâce à l'efficacité des systèmes hydrogénéralisés de type « B ». Toutefois, la VMC double flux encore onéreuse, donc difficile à valoriser, pourrait se développer, compte tenu des écrites innovatives en matière de récupération d'énergie, sans oublier les systèmes multifonctions (intégrant un groupe thermodynamique).

Dans le tertiaire, l'importance des charges internes (nombre d'occupants, buanderie...) et la présence de larges surfaces vitrées (même protégées du soleil) devraient rendre quasi inévitables les consommations de chauffage mais faire augmenter celles de climatisation. C'est particulièrement le cas pour les immeubles de bureaux. Des systèmes de type DRV (Pvc air/air) pourraient se généraliser pour les petites sur-

## Des consommations à ne pas dépasser

Exprimé en kWh/m<sup>2</sup>.an d'énergie primaire, le coefficient Cepmax correspond aux consommations de chauffage et de refroidissement, de production d'eau sanitaire, de ventilation, d'éclairage et celles liées aux auxiliaires. Il est pondéré en fonction de la zone climatique, de la surface, de l'altitude et de l'usage. Il tient compte également des émissions de gaz à effet de serre des différentes énergies : une bonification allant jusqu'à 30 % pour le bois et les réseaux de chaleur. En présence d'une production locale d'électricité, le bonus peut atteindre 10 kWh/m<sup>2</sup>.an. À noter que pour les immeubles de logements, une majoration du coefficient Cepmax de 25 kWh/m<sup>2</sup>.an sera introduite, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2015 (et sur la carte, pour une altitude inférieure à 400 m et pour des maisons individuelles).



Tous droits de reproduction réservés

# mentaires

vide liquide ou gazeux (notamment fluoré) à charge nominale et particule supérieure à 30 % sur PCI, rendement électrique supérieur à 30 % sur PCI).

## Étanchéité à l'air de l'enveloppe

- Pour les maisons individuelles, la perméabilité à l'air sous 4 Pa doit être inférieure à 0,6 m<sup>3</sup>/(h.m<sup>2</sup>).
- Pour les immeubles collectifs, elle doit être inférieure à 1 m<sup>3</sup>/(h.m<sup>2</sup>).

## Éclairage naturel

Pour les maisons individuelles ou accolées ainsi que les immeubles d'habitation, la surface totale des baies vitrées doit être supérieure ou égale à 1/5 de la surface habitable.

## Confort d'été

- Les baies de tout local destiné au sommeil doivent être équipées de protections solaires mobiles.
- Les baies d'un même local doivent s'ouvrir d'au moins 30 % de leur surface totale, sauf exception.

## Dispositions diverses pour les bâtiments résidentiels

- Les maisons individuelles ou accolées ainsi que les immeubles d'habitation doivent être équipés de systèmes permettant de mesurer ou d'estimer la consommation d'énergie de chaque logement. Excepté pour les consommations des poêles à bois, équipant les maisons individuelles ou accolées.
- À minima, une information manuelle doit être délivrée relative au chauffage, refroidissement, production d'eau chaude sanitaire, réseau de prises électriques et autres.
- Dans le résidentiel, l'installation de chauffages doit comporter par local desservi au ou

plusieurs dispositifs d'arrêt manuel et de réglage automatique, en fonction de la température intérieure du local (selon pour une installation de refroidissement). Toutefois, lorsqu'il s'agit d'un plancher chauffant à eau chaude basse température, d'un système à air insufflé, ou d'un poêle à bois, un dispositif peut être commandé en condition que la surface totale habitable n'exécède pas 100 m<sup>2</sup>. (Exception pour une installation de refroidissement : un système à débit d'air variable, un plancher chauffant-refroidissant, des « ventilo-convecteurs » à deux tubes froid seul, des systèmes de refroidissement de l'air neuf n'exécédant pas le double des besoins d'hygiène).

- Dans les bâtiments résidentiels, les réseaux collectifs de distribution hydrauliques sont munis d'un organe d'équilibrage en pied de colonne.
- Les pompes des installations de chauffage et de celles de refroidissement doivent être munies de dispositif d'arrêt. ■

faces, la production d'ECS étant assurée par des petits chauffe-eau électriques (semi-)instantanés. En revanche, pour les grandes surfaces, on s'orienterait plutôt vers des solutions basées sur le verticaux (les ventilo-convecteurs étant progressivement remplacés par des caissettes voire des poutres statiques ou dynamiques), avec comme générateurs des refroidisseurs de liquide. Quant à la ventilation, on devrait assister à la généralisation de la VMC double-flux à récupération d'énergie, avec des fonctions de « free-cooling » (ou de « geocooling »).

## La polémique du surcoût de construction

Enfin, il reste une inconnue : c'est celle du surcoût de construction. Si les pouvoirs publics se montrent optimistes avec une estimation comprise entre 5 et 7,5 %,

certain experts comme le cabinet Xerfi se montrent pessimistes, tablant sur une hausse allant jusqu'à 20 %. La réalité se situera entre ces valeurs, sachant que le surcoût pourrait facilement atteindre 15 % pour une maison de moins de 100 m<sup>2</sup> de surface habitable, comme le notent des constructeurs de maisons individuelles.

Dans le tertiaire, la problématique pourrait être quelque peu différente, puisque les maîtres d'ouvrage ont déjà intégré dans leur raisonnement patrimonial la valeur de leur bien. Or, on peut s'attendre à un effet d'entraînement à l'ensemble du bâtiment, d'autant que l'éiquitage énergétique des logements est entré en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier dernier (les acheteurs pourraient appliquer une décote aux biens dont la performance énergétique n'est pas au rendez-vous). ■



## ÉNERGIE – GAZ



# GAZ

**Dominique KACZMAREK**  
Président du Com.

**Catherine MOUÏSET**



Un technicien du Gaz en action, devant un compteur à gaz et des infrastructures de distribution d'énergie.

**L**e champ normalisé dans ce secteur porte sur l'ensemble de la filière gazière : traitement, transport, stockage, distribution et utilisation des combustibles gazeux – gaz naturel (sous forme gazeuse ou GNL, gaz manufacturés et gaz de pétrole liquéfiés, y compris le gaz naturel carburant pour véhicules (GNV) et le biogaz. Il couvre les infrastructures gazières, les appareils à gaz et leurs composants, les accessoires, la qualité du gaz et les activités et services associés. Face aux différents enjeux de réduction de la dépendance énergétique, de sécurité des approvisionnements, de maîtrise des émissions de gaz à effet de serre et de libéralisation du marché de l'électricité et du gaz, le Com Gaz doit accompagner les mutations qui concernent le secteur de l'énergie européenne

et internationale. Pour ce faire, le Com prévoit en 2011 le plan d'actions suivant.

### **Accompagnement et suivi de la normalisation en Europe et à l'international, avec comme axes prioritaires :**

- la sécurité des appareils à gaz et des infrastructures ainsi que des mesures à proximité des réseaux, l'harmonisation nationale de l'énergie et la réduction des émissions. Ces travaux sur les produits, les systèmes et les méthodes de mesure et d'échantonnage effectués dans le cadre de la mise en œuvre des directives européennes telles que la directive Appareils à gaz (GAD), en cours de révision, la directive Performance énergétique des bâtiments (EPBD), la directive Produits de la construction (DPC) en cours de révision, la directive Instrumentation de mesure (DIM), la directive Étiquetage des produits consommés

en tant qu'acteur du marché de l'énergie (Inf), la directive sur l'étiquetage des produits ainsi que celle sur l'efficacité énergétique dans les utilisations finales et les services énergétiques (ESD) ;

- les travaux liés au 3<sup>e</sup> paquet énergie sur l'évolution du marché intérieur du gaz naturel et au forum de Madrid initié pour la mise en œuvre de ce processus, en particulier ceux sur l'interopérabilité des données au sein du ComET WG 10 Qualité du gaz et les contributions sur les aspects techniques liés à la régulation du marché au sein du ComET 204 Infrastructures gazières ;

- le développement des travaux à l'international dans le domaine du GNL et dans celui de GNV ;

- la participation au forum sectoriel ComSEU 3 Infrastructures et l'adoption du forum sectoriel ComSEU 4 Utilisateurs ;

- les travaux au sein de l'Agence française, en appui à la réglementation

Les États-Unis ont lancé la production commerciale de gaz naturel liquéfié (GNL) destinée au Japon en septembre.



tation sur les infrastructures et installations gazières destinées à permettre des réseaux diagnostics automatisés).

- la prospective vis-à-vis des sujets émergents avec le suivi des travaux sur les technologies de l'hydrogène et les piles à combustible, la capture et le stockage du CO<sub>2</sub>, et des travaux sur la sécurité incendie, pertinents pour les infrastructures gazières.

### La coordination intersectorielle au travers :

- échanges réguliers avec le Com Dénergie. Cette dernière s'illustre par l'organisation de réunions de Com comprenant une partie commune ;
- de la participation aux travaux des forums français et européens sur la maîtrise de l'énergie et des trois groupes de travail joints européens sur le management de l'énergie et les services associés, les méthodes

### NORMES ET DOCUMENTS NORMATIFS IMPORTANTS PUBLIÉS EN 2010

<b>NF F 45-100</b>	Installation de gaz vitales à l'intérieur des bâtiments d'habitation - État des installations initiales de gaz - diagnostic
<b>NF EN 1200-2</b>	Appareils domestiques producteurs de feu à gaz à combustion utilisant des combustibles gazeux conçus à un volume unitaire - appareils de débit calorifique inférieur ou égal à 70 kW et la capacité de stockage inférieure ou égale à 500 litres - partie 2 - évaluation de la consommation énergétique
<b>NF EN 125</b>	Disponibilité de surveillance de fumée pour appareils utilisant les combustibles gazeux - dispositifs thermiques électriques
<b>NF EN 126 (1-4)</b>	Appareils de cuisson domestiques utilisant les combustibles gazeux - partie 1-4 - sécurité - généralité
<b>NF EN 621</b>	Chaudières d'air chaud à convection forcée utilisant les combustibles gazeux pour le chauffage de locaux autres que l'habitat individuel, de débit calorifique unitaire inférieur ou égal à 300 kW, sans ventilateur pour aider l'alimentation en air comburant et/ou l'évacuation des produits de combustion
<b>NF EN 1020</b>	Chaudières d'air chaud à convection forcée utilisant les combustibles gazeux pour le chauffage de locaux autres que l'habitat individuel, de débit calorifique inférieur ou égal à 300 kW, avec pouvoir calorifique inférieur, comportant un ventilateur pour aider l'alimentation en air comburant et/ou l'évacuation des produits de combustion
<b>NF EN 1215</b>	Chaudières d'air chaud à convection forcée utilisant les combustibles gazeux pour le chauffage de locaux à usage habituel, comportant des brûleurs avec ventilateur de débit calorifique inférieur ou égal à 70 kW (avec pouvoir calorifique inférieur)

## ÉNERGIE – GAZ

Le Comite Français Butane Propane  
 vous informe que le Cahier des Charges  
 de l'Association des Fabricants de  
 Réfrigérateurs et Congélateurs



### NOUVEAUX ET DOCUMENTS NORMATIFS IMPORTANTS À PARAITRE EN 2011

- NF EN 12485-2** - Chaudières à gaz - dispositifs de conversion - partie 2 : conversion en énergie
- NF EN 15215-4-8** - Systèmes de chauffage des bâtiments - méthodes de calcul des exigences énergétiques et des rendements de systèmes - partie 4-8 : systèmes de génération de chauffage des locaux, systèmes de chauffage de l'air et de chauffage par rayonnement au plafond
- NF EN 486** - Spécifications pour les appareils fonctionnant exclusivement aux gaz de pétrole liquéfiés - versions vitrés et plain air
- NF EN 624** - Spécifications pour les appareils fonctionnant exclusivement aux GPL - appareils de chauffage à circuit étanche fonctionnant aux GPL à installer dans les véhicules et bateaux
- NF EN 1548** - Spécifications pour les installations de systèmes GPL pour les bateaux de plaisance dans les véhicules habilités de loisirs et dans les autres véhicules similaires
- NF EN 15420** - Chaudières de chauffage central utilisant les combustibles gazeux - chaudières de type C dont le débit calorifique nominal est supérieur à 70 kW mais inférieur ou égal à 120 kW
- NF EN 15282-1** - Chaudières de chauffage central utilisant les combustibles gazeux - versions pressurées et vitrés
- NF EN 15282-2-1** - Chaudières de chauffage central utilisant les combustibles gazeux - partie 2-1 : norme spécifique pour les appareils de type C et les appareils de type DC, DD et DF dont le débit calorifique nominal est inférieur ou égal à 120 kW

de calcul de l'efficacité énergétique et des émissions d'énergie et les garanties d'origine de l'énergie, et d'un suivi des développements au plus international à l'iso, sur le bûche en particulier (la partie sur l'injection dans les réseaux de gaz n'est destinée au CEN/TC 234) et à la CEN ;  
 - du suivi et de la recherche de consensus avec les acteurs des gouvernements professionnels européens tels que Matcoqsa ainsi que JASBE-gaz, GIE... mandatés par la Commission européenne, avec l'objectif d'une harmonisation pour faciliter le recours à la consultation ;  
 - d'une attention pour les travaux du Com Environnement, dans les thématiques ont un impact sur l'industrie gazière.

## SOMMAIRE

### 1- STATISTIQUES (février) Page 1

- ▶ Données climatiques
- ▶ Chiffres-clés
- ▶ Ventes de GPL en France
- ▶ Installations neuves gaz propane
- ▶ Vente de véhicules particuliers neufs
- ▶ Baromètre du GPL carburant
- ▶ TIPP et marché du GPLc
- ▶ Connexions au site [cfbp.fr](http://cfbp.fr)

### 2- ACTUALITÉS TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES Page 6

- ▶ Étude de l'impact d'un feu de forêt sur un réservoir de GPL
- ▶ Rénovation énergétique des logements en collectif
- ▶ ICPE : bilan 2010 et priorités 2011

### 3- EN BREF Page 11

- ▶ Edition 2011 du Rallye des véhicules à énergies renouvelables

### 4- DANS LA PRESSE Page 12

- ▶ Marie-Laure Charlot, Conseillère efficacité énergétique et normalisation au CFBP



## 1 STATISTIQUES (février 2011)

### ▶ DONNÉES CLIMATIQUES <sup>(1)</sup>:

	FEV-2011	FEV-2010
Température moyenne	6°7	4°5
Nombre de jours ouverts	20	20
Degrés-jours du mois	290,5	349,4
Coefficient de rigueur	0,877	1,055
Degrés-jours cumulés	670,9	824,6

(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 Février 2011

- > Total Ventes « vrac » février 2011 vs février 2010 : - 18,4 %
- > Total Ventes « condi » février 2011 vs février 2010 : - 8,0 %
- > Total Ventes GPL carburant stations février 2011 vs février 2010 : + 29,1 %

Comité Français du  
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

[contact@cfbp.fr](mailto:contact@cfbp.fr)

[www.cfbp.fr](http://www.cfbp.fr)

N° SIRET : 784 855 033 00063

► VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	fév-2011	fév-2010	Variation	fév-2011	fév-2010	Variation
<b>BUTANE</b>						
conditionné	23 623	26 062	- 9,4 %	48 040	53 128	- 9,6 %
vrac	7 081	7 762	- 8,8 %	6 677	15 227	- 9,6 %
<b>s/total Butane</b>	<b>30 704</b>	<b>33 824</b>	<b>- 9,2 %</b>	<b>31 094</b>	<b>68 355</b>	<b>- 9,6 %</b>
<b>PROPANE</b>						
conditionné	10 663	11 864	- 10,1 %	10 863	23 514	- 8,5 %
Condi/carburant	5 579	5 429	+ 2,8 %	5 398	10 264	+ 6,9 %
<b>s/total conditionné</b>	<b>16 242</b>	<b>17 293</b>	<b>- 6,1 %</b>	<b>16 261</b>	<b>33 778</b>	<b>- 3,8 %</b>
<b>Vrac carburant</b>	<b>2 847</b>	<b>2 650</b>	<b>+ 7,4 %</b>	<b>2 740</b>	<b>5 102</b>	<b>+ 9,5 %</b>
Vrac 0/6 T	100 404	132 306	- 24,1 %	134 144	259 798	- 9,7 %
Vrac 6/12 T	16 398	19 355	- 15,3 %	19 602	40 651	- 11,4 %
Vrac 12/80 T	26 675	30 703	- 13,1 %	30 839	64 362	- 10,6 %
<b>Vrac 0/80 T</b>	<b>143 477</b>	<b>182 364</b>	<b>- 21,3 %</b>	<b>184 585</b>	<b>264 811</b>	<b>- 10,1 %</b>
Vrac > 80 T	27 698	31 225	- 11,3 %	30 891	61 313	- 4,4 %
Réseau canalisé	8 685	8 508	+ 2,1 %	9 322	17 018	+ 5,8 %
<b>Sous-total vrac</b>	<b>182 707</b>	<b>224 747</b>	<b>- 18,7 %</b>	<b>227 538</b>	<b>448 244</b>	<b>- 8,5 %</b>
<b>Sous-total propane</b>	<b>198 949</b>	<b>242 040</b>	<b>- 17,8 %</b>	<b>243 799</b>	<b>482 022</b>	<b>- 8,1 %</b>
GPLc / Stations	9 308	7 211	+ 29,1 %	10 159	14 659	+ 32,8 %
<b>Total conditionné</b>	<b>39 865</b>	<b>43 355</b>	<b>- 8,0 %</b>	<b>40 678</b>	<b>86 906</b>	<b>- 7,3 %</b>
<b>Total vrac</b>	<b>189 788</b>	<b>232 509</b>	<b>- 18,4 %</b>	<b>234 215</b>	<b>463 471</b>	<b>- 8,5 %</b>
<b>TOTAL</b>	<b>238 961</b>	<b>283 075</b>	<b>- 15,6 %</b>	<b>285 052</b>	<b>565 036</b>	<b>- 7,3 %</b>
Dont carburant	17 734	15 290	+ 16,0 %	18 297	30 025	+ 20,0 %

► **INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz)**

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Fév-2011	Fév-2010	variation	Fév-2011	Fév-2010	variation
Alsace	8	5	+ 60%	19	9	+ 111%
Aquitaine	23	16	+ 44%	55	38	+ 45%
Auvergne	19	14	+ 36%	38	20	+ 90%
Basse-Normandie	20	16	+ 25%	43	33	+ 30%
Bourgogne	11	10	+ 10%	14	25	- 44%
Bretagne	13	21	- 38%	50	37	+ 35%
Centre	11	16	- 31%	22	42	- 48%
Champagne-Ardenne	4	8	- 50%	7	14	- 50%
Corse	1	14	- 93 %	5	41	- 88 %
Franche-Comté	17	3	+ 467%	30	6	+ 400%
Haute-Normandie	15	9	+ 67%	24	18	+ 33%
Ile-de-France	3	8	- 63%	13	14	- 7%
Languedoc-Roussillon	8	14	- 43%	42	47	- 11%
Limousin	7	11	- 36%	24	21	+ 14%
Lorraine	12	15	- 20%	21	29	- 28%
Midi-Pyrénées	22	27	- 19%	52	53	- 2%
Nord-Pas-de-Calais	16	13	+ 23%	31	34	- 9%
Pays de la Loire	23	18	+ 28%	52	36	+ 44%
Picardie	13	35	- 63%	21	51	- 59%
Poitou-Charentes	9	9	+ 0%	21	27	- 22%
Provence-Alpes Côte d'Azur	21	19	+ 11%	47	33	+ 42%
Rhône-Alpes	39	82	- 52%	109	133	- 18%
<b>TOTAL</b>	<b>315</b>	<b>383</b>	<b>- 18%</b>	<b>740</b>	<b>761</b>	<b>- 3%</b>

► VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A)

Energies	Mois				Cumul			
	Fév-2011	Fév-2010	Variation Fév-11/Fév-10	PdM	Fév-2011	Fév-2010	Variation cumul Fév-11/Fév-10	PdM
Gazole	142 255	127 797	+ 11,3%	69,6%	273,477	247 316	+ 10,6%	70,17%
Essence	59 049	47 145	+ 25,2%	28,9%	107 873	94 210	+ 14,5%	27,7%
<b>GPL</b>	<b>1 756</b>	<b>4 588</b>	<b>- 61,7%</b>	<b>0,9%</b>	<b>6 037</b>	<b>8 198</b>	<b>- 26,4%</b>	<b>1,5%</b>
Hybride	973	617	+ 57,7%	0,5%	1 861	1 536	+ 21,2%	0,5%
Superéthanol	195	373	- 47,7%	0,1%	368	714	- 48,5%	0,1%
GNV	11	15	- 26,7%	0,0%	44	32	+ 37,5%	0,0%
Electrique	136	0		0,1%	236	6	+ 3 833,3%	0,1%
Autre	0	0			0	1		
<b>TOTAL</b>	<b>204 375</b>	<b>180 535</b>	<b>+ 13,2%</b>	<b>100%</b>	<b>389 896</b>	<b>352 013</b>	<b>+ 10,8%</b>	<b>100%</b>

► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne de février 2011 (\*)

Le carburant le moins cher à la pompe : février : 0,83 euro TTC le litre



(\*) Source : MEDDTL  
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-prix-de-vente-moyens-des.html>

► **CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr (février 2011)**

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



1- Les gaz butane et propane .....	3 291
2- Comment rouler au GPL .....	2 790
3- GPL .....	2 236
4- Quest/Rép sur le GPL carburant .....	1 727
5- Les installations butane et propane.....	1 593
6- Carte de France du GPL .....	1 421
7- Véhicules GPL neufs .....	1 315
8- GPL carburant .....	642
9- Applications domestiques : les 3 usages .....	535
10- Pourquoi rouler au GPL .....	492

## 2 ACTUALITES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES

### ► « Etude de l'impact d'un feu de forêt sur un réservoir de GPL » : une étude du CFBP

*Le CFBP a réalisé cette étude pour mieux comprendre le comportement d'une citerne GPL dans un environnement de feu de forêt, prenant en compte le respect du Code Forestier et de la réglementation sur l'implantation des citernes GPL.*

De nombreux réservoirs de GPL sont installés dans des propriétés situées au contact d'un domaine forestier et sont donc soumis au risque incendie de forêt.

Sur l'ensemble du territoire français, les règles du code forestier sur le débroussaillage (articles L-321 et L-322) définissent les règles qui s'appliquent à toutes les installations à proximité (200 m) d'un massif forestier classé.



Sur certaines zones classées sensibles, le législateur peut renforcer ces exigences par l'établissement d'un **PPRIF** (Plan de prévention des risques d'incendie de forêt) dans certaines communes, pour limiter les risques d'incendies ainsi que leur conséquence sur l'environnement, les biens et les personnes.

L'étude réalisée par le CFBP prend en compte le respect du Code Forestier et de la réglementation sur l'implantation des citernes GPL.

Les trois scénarii pris en compte dans l'étude ont été :

- 1- L'impact d'un feu de forêt à 50 mètres avec un front de flamme de 80 m de large et une hauteur de flamme de 40 mètres.
- 2- L'impact d'un feu de broussaille à 3 mètres de la citerne.
- 3- L'impact d'un feu de haie à 60 cm de la citerne.



Pour l'ensemble des scénarii, les résultats obtenus, d'abord après l'analyse théorique, puis également, pour les deux derniers cas, des essais expérimentaux, ont permis d'écarter le scénario de BLEVE.

Le retour d'expérience connu à ce jour confirme par ailleurs ces conclusions.

Cette étude qui permet de conclure que le respect de la réglementation de débroussaillage permet d'écarter le risque de BLEVE pour les scénarii considérés a été présentée à la Sécurité Civile et au Ministère de l'environnement.

Jb.jarry@cfbp.fr

#### Textes réglementaires :

Code forestier : articles L321-1 et suivants ; article L322-1 et suivants.

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006071514&dateTexte=20110321>

Circulaire interministérielle du 28 septembre 1998 relative aux plans de prévention des risques d'incendie de forêt (non parue au JO).

[http://www.ineris.fr/aida/?q=consult\\_doc/navigation/2.250.190.28.8.3387/5/2.250.190.28.6.2470](http://www.ineris.fr/aida/?q=consult_doc/navigation/2.250.190.28.8.3387/5/2.250.190.28.6.2470)

*Energies & Avenir a réalisé une étude consacrée à la rénovation des logements en collectif. Nous reprenons ci-dessous le Communiqué de presse diffusé à cette occasion.*



ASSOCIATION DES PROFESSIONNELLS  
POUR LE CHAUFFAGE DURABLE

**COMMUNIQUE DE PRESSE**  
**10 MARS 2011**

ETUDE : RENOVATION ENERGETIQUE DES LOGEMENTS EN COLLECTIF

**La rénovation de la chaufferie seule permet de réduire jusqu'à 50%  
la consommation énergétique d'un immeuble en collectif.**

L'association Energies et Avenir\* présente sa nouvelle étude consacrée à la rénovation des logements en collectif. Cette étude, qui vise à identifier les solutions de rénovation énergétique les plus performantes dans les immeubles collectifs à chauffage collectif (chaufferie ou réseau de chaleur), démontre le fort potentiel de la boucle à eau chaude. En effet, les bâtiments dotés d'un système de chauffage central peuvent atteindre de hauts niveaux de performance, « HPE rénovation » et « BBC rénovation » pour un coût raisonnable. Les bouquets de travaux les plus performants comprennent à la fois la rénovation de la chaufferie et le traitement au moins partiel de l'enveloppe.

Dans la plupart des cas, le label « HPE rénovation » peut être atteint par la rénovation de la chaufferie seule, et permet déjà de réduire la consommation énergétique jusqu'à 50% par rapport à la consommation initiale. Ce niveau est accessible avec un investissement inférieur à 6 000 € par logement et le label « BBC rénovation » avec moins de 19 000 €. Les simulations montrent ainsi que tous les investissements nécessaires à la rénovation énergétique des bâtiments collectifs à chauffage collectif peuvent être couverts par le biais d'un éco-prêt logement social (allant de 9 000 € à 16 000 € par logement) ou d'un éco-prêt à taux zéro étendu à une copropriété (20 000 € à 30 000 € par logement). Dans le cas spécifique des bâtiments chauffés par un réseau de chaleur urbain, le « HPE rénovation » peut être atteint avec un investissement inférieur à 3 000 € et le « BBC rénovation » avec moins de 17 000 €.

Ainsi les simulations réalisées démontrent que les solutions intégrant des bouquets de travaux « chaufferie » ou « chaufferie + toiture » offrent le meilleur rapport investissement/performance. Les coûts du kWh<sub>ep</sub> économisé pour ces deux solutions se situent autour de 0,20 € et 0,30 €.

Quelles que soient les spécificités du bâtiment, la rénovation de l'installation de chauffage et de production d'eau chaude sanitaire doit être associée au traitement du bâti pour l'atteinte du label « BBC rénovation ».

La polyvalence de la boucle à eau chaude permet de répondre à certaines contraintes architecturales qui peuvent limiter les possibilités de rénovation de l'enveloppe. La combinaison d'une chaudière à condensation avec un chauffe-eau solaire collectif (CESC) et de la rénovation du bâti peut, par exemple, réduire la consommation énergétique d'un immeuble de 64% à 77% par rapport à la consommation initiale.

En appui de l'étude sur la rénovation énergétique des immeubles collectifs, Energies et Avenir présente un document explicatif sur la rénovation performante des chaufferies. Elles représentent, en effet, un gisement d'économies d'énergie rapidement accessible tout en affichant le meilleur rapport coût/efficacité sans remettre en cause les travaux à venir sur le bâti. Le document rappelle les bonnes pratiques et donne des exemples concrets avec deux retours d'expérience qui ont permis des réductions énergétique allant jusqu'à 39%. Les spécificités des équipements de chauffage récents offrent une réelle évolutivité permettant de moduler leur puissance en fonction de la réduction future des besoins énergétiques. Ainsi, il est indispensable pour les propriétaires d'adopter une démarche globale, cohérente et à long terme, pour leurs différents travaux de rénovation.

« Les logements collectifs équipés d'une boucle à eau chaude représentent près de la moitié du parc collectif français et offrent un gros potentiel en termes d'économie d'énergie. C'est la raison pour laquelle Energies et Avenir a édité cette étude visant à identifier les bouquets de travaux les plus pertinents pour une rénovation performante. Il s'avère que la boucle à eau chaude est un vrai atout pour améliorer la performance énergétique d'un immeuble collectif et que le traitement des postes du chauffage devient incontournable si on vise les labels HPE ou BBC. De plus, ces investissements permettent non seulement aux propriétaires de réduire leurs factures énergétiques mais surtout de valoriser leur patrimoine. Conscients de ces enjeux, les professionnels de la filière à eau chaude disposent du savoir-faire et de la compétence pour relever ces défis », souligne Hervé THELINGE, président d'Energies et Avenir.

La synthèse de l'étude portant sur la **rénovation énergétique des logements collectifs** et la **fiche pratique** consacrée à la **rénovation des chaufferies**

sont accessibles sur

[www.energies-avenir.fr](http://www.energies-avenir.fr)

comme les autres publications éditées par Energies et Avenir (études, documents et aides au financement) à destination des professionnels, prescripteurs et grand public.



<http://www.energies-avenir.fr/cms/page/-/id/70>

Laurent Michel, Directeur général de la Prévention des risques au Ministère de l'Écologie du Développement durable, des Transports et du Logement a présenté le 15 mars le bilan 2010 de l'Inspection des installations classées et les priorités pour 2011.

Le Communiqué de presse diffusé à cette occasion est repris ci-dessous.

Le bilan détaillé et le dossier de presse complet sont consultables sur le site du Ministère :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Inspection-des-installations,21794.html>



Direction générale de la prévention des risques

Paris, le mardi 15 mars 2011

## COMMUNIQUE DE PRESSE

### Inspection des installations classées : Présentation des priorités 2011 de l'inspection

Laurent MICHEL, Directeur général de la prévention des risques, a présenté le 15 mars 2011, le bilan de l'inspection des installations classées pour 2010 et les priorités d'actions pour 2011.

L'inspection des installations classées, dont l'action se situe au cœur des engagements du Grenelle Environnement, a pour vocation de contrôler les exploitations industrielles ou agricoles susceptibles de créer des risques ou de provoquer des pollutions ou nuisances. Chaque année près de 1 200 inspecteurs assurent la police de l'environnement pour les 500 000 installations classées présentes en France.

Le Grenelle Environnement et la table ronde sur les risques industriels de juillet 2009 ont fixé une feuille de route ambitieuse. De très importants chantiers ont été lancés. L'année 2011 sera une année de consolidation des démarches engagées jusqu'à présent.

- Pour protéger les populations contre les risques accidentels liés aux sites de production, l'objectif est que tous les PPRT soient prescrits d'ici la fin de l'année 2011 et que 60% d'entre eux soient approuvés.
- Pour lutter contre l'endommagement involontaire des canalisations (gaz...), un plan anti-endommagement de ces canalisations prévoit notamment en 2011 la mise en place d'un site Internet qui permettra aux entreprises réalisant des travaux de connaître les réseaux situés à proximité. Une nouvelle réglementation viendra également encadrer les responsabilités de chacun. Pour les canalisations de transport, l'inspection instruira les études de sécurité demandées aux entreprises.
- Pour prévenir les accidents liés au transport de matières dangereuses, huit gares de triage, une dizaine de ports fluviaux, une dizaine de parkings de poids lourds et une vingtaine de ports maritimes et de plates-formes multimodales ont été appelés à rédiger une étude de dangers que l'inspection instruira en 2011 (objectif : 50% des études instruites). Cette action se poursuivra en 2011.
- Pour encadrer la fabrication, la distribution et la mise sur le marché de produits chimiques, des inspections sur le respect du règlement REACH et de ses obligations d'enregistrement sont programmées.

Contact presse :

Directeur de la communication - Bureau presse : 01 40 81 27 65

Hôtel de Poisselours - 216, boulevard Saint-Germain - 75001 PARIS  
[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

- Concernant la décontamination ou l'élimination des appareils contenant des PCB, les opérations de contrôle et les sanctions vis-à-vis des contrevenants seront renforcées.
- Pour limiter les risques d'incendie dans les grands bâtiments d'élevage, l'inspection des installations classées mènera une action de contrôle renforcé pour une bonne application de la réglementation incendie.
- Dans le prolongement du plan national santé environnement, le PNSE 2 met l'accent en 2011 sur l'adaptation aux spécificités locales des orientations nationales du plan.
- En outre, conformément aux orientations du programme stratégique de l'inspection 2008-2012, une action d'amélioration de l'information des entreprises en matière de réglementation sera entreprise en 2011.

Laurent MICHEL a salué le fort engagement de l'inspection des installations classées : « la fréquence des inspections a été respectée, ce qui signifie que les établissements les plus dangereux ou les plus polluants ont été visités au minimum une fois en 2010. La vigilance reste toutefois notre priorité ».

#### L'inspection des installations classées

Sous l'autorité des préfets, les quelque 1 200 inspecteurs des installations classées travaillent au sein des DREAL (directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement) et des DOCSPP (directions départementales de la cohésion sociale et de la protection des populations).

Leur action se déploie dans les différents domaines de la prévention du risque accidentel et des risques chroniques, des déchets ou des substances dangereuses.

## 3 EN BREF

### ► Edition 2011 du Rallye des véhicules à énergies alternatives



Le 5<sup>ème</sup> Rallye de Monte-Carlo des véhicules à énergies alternatives se déroulera du 31 mars au 3 avril.  
Cette année encore, 3 villes de départ ont été choisies :  
- 2 en France : Annecy et Clermont-Ferrand ;  
- 1 en Suisse : Lugano.



Pour la quatrième année consécutive, la filière GPL sera représentée au départ de Clermont-Ferrand, avec une écurie de 13 véhicules au GPL dont 3 de technologie hybride.

L'écurie GPL sera répartie en 4 équipes, afin d'optimiser son potentiel et atteindre des performances dans les différents classements :

- Equipe GPL 1 : 1 Citroën Saxo, 2 Fiat 500, 1 Fiat 500 Multi-air
- Equipe GPL 2 : 1 Toyota Prius 3, 1 Toyota Prius 2, 1 Acréa Zest
- Equipe GPL 3 : 1 Alfa Roméo Mito multi-air, 1 Renault Spider, 1 BMW X6 injection directe
- Equipe GPL 4 : 1 Seat Cupra, 1 Toyota Lexus 400, 1 Peugeot 306.

■ Le top départ sera donné le vendredi 1<sup>er</sup> avril au matin à Clermont-Ferrand, avec, comme 1<sup>er</sup> objectif de rejoindre Valence selon l'itinéraire imposé de 288 km, dans le temps imparti, 7 heures, soit une arrivée aux alentours de 17 h 30.

■ Le même jour, à partir de 20 h 30, une étape de nuit remettra « en selle » tous les participants pour 3 heures de conduite, dont une partie dans les cols du département de la Drôme, soit un parcours de 116 km.

■ Après une nuit un peu courte, nouveau top départ de Valence le samedi 2 avril au matin pour rejoindre la ville de Monaco : itinéraire imposé de 445 km et temps imparti de 9 heures. Clôture de la course vers 20 h45.

■ Déjeuner de clôture et remise des prix : dimanche 3 avril.

[d.dionisi@cfbp.fr](mailto:d.dionisi@cfbp.fr)

[http://www.acm.mc/vea/vea\\_main.php](http://www.acm.mc/vea/vea_main.php)



# 5 DANS LA PRESSE

> **Marie-Laure Charlot, Conseillère efficacité énergétique et normalisation au CFBP**  
Gaz d'Aujourd'hui - 01-03-2011



POINT DE VUE

## Marie-Laure Charlot, conseillère efficacité énergétique et normalisation au Comité français du butane et du propane

Entre l'entrée en vigueur des dispositifs liés à la réglementation thermique 2012 et la publication de la seconde phase des certificats d'économie d'énergie le 1<sup>er</sup> janvier dernier, l'efficacité énergétique se trouve en première ligne. L'occasion pour Marie-Laure Charlot du CFBP de faire le point sur ces enjeux et leurs conséquences pour l'ensemble de la filière.

### Quels sont les enjeux de l'efficacité énergétique au regard des gaz de pétrole liquéfiés ?

Toutes les filières doivent s'adapter aux évolutions réglementaires dans des calendriers qui elles ne maîtrisent pas. Ces enjeux nous incitent d'être informés le plus en amont possible, d'être présents et surtout de contribuer à l'élaboration de ces réglementations pour que soient prises en compte nos spécificités. La difficulté de la filière GPL est d'être un acteur mineur du secteur de l'énergie tout en ayant dix millions de consommateurs. Notre objectif dans ces discussions est de faire entendre notre voix.

### Dans ce contexte, quelles sont vos spécificités ?

En termes de volumes, au niveau mondial, les gaz butane et propane sont classés à plus de 80 % des gaz de champ et pour le reste du raffinage du pétrole. Comme ils sont présents de façon intrinsèque (produit fossile) dans ces deux procédés, ils pénètrent naturellement au réseau énergétique.

Avec des caractéristiques quasi identiques au méthane, le conditionnement sous forme liquide des GPL permet une distribution de produit dans les zones non desservies par le réseau de gaz naturel. Sur les trente-six mille communes de France, vingt-sept mille sont concernées. En l'autorité ou en chèque, les GPL permettent de répondre aux usages combustibles (chauffage, production d'eau chaude sanitaire et cuisson) et carburant. Les GPL sont une solution particulièrement adaptée dans les territoires isolés ou dans les régions qui connaissent des risques de ruptures d'approvisionnement d'électricité en période de pic de la demande.

Les GPL contribuent dans deux différents usages à l'effacement de la pointe électrique tout en offrant des relations performantes. Avec les GPL, il faut moins de 1,1 kilowatt-heure (kWh) d'énergie primaire pour obtenir 1 kWh à l'usage, quand il faut près de 3 kWh d'énergie primaire pour obtenir ce kWh par une production centralisée d'électricité.

Les dispositions issues du Grenelle de l'environnement pour les bâtiments ont été publiées en 2010, notamment la RT 2012. Comment la filière GPL-butane et propane tient-elle compte des nouvelles exigences en matière d'efficacité énergétique ?

Les exigences de la RT 2012 dans le neuf sont très ambitieuses. L'objectif de 50 kWh d'énergie primaire par mètre carré et par an est à

comparer aux consommations moyennes du parc existant (240 kWh d'énergie primaire par mètre carré et par an). Les GPL permettent d'atteindre ces objectifs avec des générateurs et émetteurs de chaleur performants et adaptés, associés aux énergies renouvelables comme par exemple la production d'électricité photovoltaïque ou le chauffage au sol à inertielle.

La construction neuve permet d'intégrer en amont du projet des instruments favorables aux économies d'énergie. Quelles solutions offre la filière pour le parc existant, qui reste la principale source de gaspillage énergétique ?

Les réponses proposées pour le neuf s'appliquent aussi généralement pour l'existant et permettent des gains très significatifs. Et il n'y a pas que le dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE) ne concerne que les actions appliquées dans l'existant. Il s'agit donc d'un levier majeur de l'amélioration de la performance énergétique dans le parc existant.

La seconde période des CEE, pour la période 2011-2013, est six fois plus ambitieuse que la précédente, tout en voyant son dispositif élargi aux vendeurs de carburants. Pouvez-vous nous rappeler les contraintes pour la filière ?

Pour la première période, l'objectif était 150 kilowatt-heure (kWh) cumulés pour « cumulés et actualisés » pour la filière GPL. Pour la seconde période, l'objectif est défini par l'actualisation et l'ajout de 100 kWh cumulés par les kilowatt-heures vendus afin d'obtenir le montant total de 100 kilowatt-heures cumulés de CEE à atteindre. Avec un coefficient de 0,109 pour les GPL, notre objectif est estimé entre 5,5 et 6,5 TWh cumulés. La difficulté pour notre énergie est de faire face à cette augmentation significative et de faire des propositions plus importantes que le poids des énergies. De plus, nous devons faire face à l'obligation nouvelle liée au GPL.

Comment s'organise la filière afin de participer à l'objectif d'une économie d'énergie de 345 TWh ?

Le CFBP participe aux travaux de l'Association technique énergie-environnement (ATEE) visant à valoriser de nouvelles opérations dans les secteurs du bâtiment, du transport, de l'industrie, de

### Objectif combustibles

Type d'énergie	Obligation en kWh carrez/kWh vendu
Électricité	0,100
Carburant	6,000
Éclairage public	-0,100
(1000 kWh carrez par mètre cube)	
<b>GPE</b>	<b>0,000</b>
Chauffage froid	0,100
Objectif total estimé	206 kWh carrez

### Objectif carburants

Type de carburant	Obligation	Objectif estimé
GPE carburant	594 x mètres cubes à la consommation = 0,012 kWh carrez/kWh	- 200 kWh carrez
Énergie gazeuse, GPL	594 x mètres cubes, mais à la consommation	30 kWh carrez

L'agrément, etc. L'ATEE est un lieu d'échanges entre obligés et pouvoirs publics qui favorise la prise en compte des retours d'expérience afin d'améliorer continuellement le dispositif des CEE. Chaque obligé a par ailleurs son fonctionnement propre pour atteindre les objectifs.

La complémentarité avec les énergies renouvelables est un élément essentiel pour les produits dont la source énergétique est d'origine fossile. Quels sont les produits innovants dans votre filière ?

Si la chaudière à condensation s'impose (depuis quelques années pour permettre de bons rendements (100 % sur pouvoir calorifique inférieur (PCI) avec les GPL), la micro cogénération nous semble être une solution idéale avec les GPL. Elle combine les performances de la chaudière à condensation avec la production décentralisée d'électricité apportant des réponses à l'effacement de la pointe électrique.

Les engagements nationaux comme européens pour une meilleure maîtrise de l'efficacité énergétique se sont multipliés ces dernières années, obligeant les filières énergétiques à s'adapter. Alors que les objectifs issus de la règle des « 3 x 20 » ne seront

pas satisfaits intégralement pour 2020 (seulement 10 % de gain en efficacité énergétique), vers quelles évolutions réglementaires se dirige-t-on, notamment au niveau européen ?

Lever majeur de l'Union européenne pour limiter l'impact sur l'environnement des produits, la directive Eu/VPF (energy saving products/energy related product) vise à fixer des exigences d'éco-conception sur des produits utilisant ou liés à l'énergie. Certains équipements pourraient ne plus être en libre circulation dans l'espace européen s'ils ne respectent pas les critères d'éco-conception fixés par la Commission européenne. Avec cette directive, nous assistons à une évolution majeure fortement importante pour le monde industriel puisque les produits seront évalués non plus sur leur seule phase d'utilisation mais sur l'ensemble de leur cycle de vie.

Propos recueillis par Raphaël David



### Marie-Laure Charlot

Après une formation d'ingénieur en énergie et environnement à l'Institut national des sciences appliquées (INSA) de Lyon, Marie-Laure Charlot travaille depuis 2005 pour Primégaz en tant que chef de projet « efficacité énergétique ». Depuis mai 2010, en détachement au CFBP, elle assure la fonction de conseillère efficacité énergétique et normalisation. Ce poste est dédié aux nouvelles réglementations liées aux réglementations qui ont trait à la maîtrise de l'énergie, comme les certificats d'économie d'énergie (CEE) et les réglementations techniques (RT), les directives européennes liées à la maîtrise de l'énergie - directive « eco-design » (Eu/ EoP), labelling, directive sur la performance énergétique des bâtiments (PEB), etc. - ainsi, la participation aux travaux de normalisation concernant l'efficacité énergétique des usages gaz.

Tous droits de reproduction réservés

## SOMMAIRE

### 1- STATISTIQUES (mars) Page 1

- ▶ Données climatiques
- ▶ Chiffres-clés
- ▶ Ventes de GPL en France
- ▶ Installations neuves gaz propane
- ▶ Vente de véhicules particuliers neufs
- ▶ Baromètre du GPL carburant
- ▶ Connexions au site cfbp.fr

### 2- ACTUALITÉS TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES Page 6

- ▶ Arrêté du 24 janvier 2011 fixant les règles parasismiques applicables à certaines installations classées
- ▶ DPE : nouveau tarif des énergies
- ▶ Directives EuP/ErP & Labelling
- ▶ Suppression du bonus... et après ?

### 3- EN BREF Page 11

- ▶ Bilan du Rallye de Monte-Carlo des véhicules à énergies renouvelables
- ▶ Guichet unique réseaux et canalisations

Comité Français du  
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

[www.cfbp.fr](http://www.cfbp.fr)

N° SIRET : 784 855 033 00063

## 1 STATISTIQUES (mars 2011)

### ▶ DONNÉES CLIMATIQUES <sup>(1)</sup>:

	MARS-2011	MARS-2010
Température moyenne	9°2	7°7
Nombre de jours ouverts	23	23
Degrés-jours du mois	241,0	286,3
Coefficient de rigueur	0,892	1,059
Degrés-jours cumulés	911,9	1 110,8

(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 GPL Mars 2011

- > Total Ventes « vrac » mars 2011 vs mars 2010 : - 20,8 %
- > Total Ventes « condi » mars 2011 vs mars 2010 : - 0,6 %
- > Total Ventes GPL carburant stations mars 2011 vs mars 2010 : + 23,0 %

► VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	mars-2011	mars-2010	Variation	mars-2011	mars-2010	Variation
<b>BUTANE</b>						
conditionné	28 761	28 756	+ 0,0 %	76 801	81 884	- 6,2 %
vrac	7 005	8 429	- 16,9 %	20 763	23 656	- 12,2 %
<b>s/total Butane</b>	<b>35 766</b>	<b>37 185</b>	<b>- 3,8 %</b>	<b>97 564</b>	<b>105 540</b>	<b>- 7,6 %</b>
<b>PROPANE</b>						
conditionné	12 656	13 181	- 4,0 %	34 182	36 695	- 6,8 %
Condi/carburant	6 611	6 405	+ 3,2 %	17 588	16 669	+ 5,5%
<b>s/total conditionné</b>	<b>19 267</b>	<b>19 586</b>	<b>- 1,6 %</b>	<b>51 770</b>	<b>53 364</b>	<b>- 3,0%</b>
<b>Vrac carburant</b>	<b>3 190</b>	<b>3 121</b>	<b>+ 2,2 %</b>	<b>8 777</b>	<b>8 223</b>	<b>+ 6,7 %</b>
Vrac 0/6 T	84 935	119 540	- 28,9 %	319 483	379 338	- 15,8 %
Vrac 6/12 T	14 672	17 394	- 15,6 %	50 672	58 045	- 12,7 %
Vrac 12/80 T	23 160	27 299	- 15,2 %	80 674	91 661	- 12,0 %
<b>Vrac 0/80 T</b>	<b>122 767</b>	<b>164 233</b>	<b>- 25,2 %</b>	<b>450 829</b>	<b>529 044</b>	<b>- 14,8 %</b>
Vrac > 80 T	27 892	28 348	- 1,6 %	86 481	89 661	- 3,5 %
Réseau canalisé	7 345	8 345	- 12,0 %	25 352	25 363	- 0,0 %
<b>Sous-total vrac</b>	<b>161 194</b>	<b>204 047</b>	<b>- 21,0 %</b>	<b>571 439</b>	<b>652 291</b>	<b>- 12,4 %</b>
<b>Sous-total propane</b>	<b>180 461</b>	<b>223 633</b>	<b>- 19,3 %</b>	<b>623 209</b>	<b>705 655</b>	<b>- 11,7 %</b>
GPLc / Stations	11 110	9 031	+ 23,0 %	30 577	23 690	+ 29,1 %
<b>Total conditionné</b>	<b>48 028</b>	<b>48 342</b>	<b>- 0,6 %</b>	<b>128 571</b>	<b>135 248</b>	<b>- 4,9 %</b>
<b>Total vrac</b>	<b>168 199</b>	<b>212 476</b>	<b>- 20,8 %</b>	<b>592 202</b>	<b>675 947</b>	<b>- 12,4 %</b>
<b>TOTAL</b>	<b>227 337</b>	<b>269 849</b>	<b>- 15,8 %</b>	<b>751 350</b>	<b>834 885</b>	<b>- 10,0 %</b>
Dont carburant	20 911	18 557	+ 12,7 %	56 942	48 582	+ 17,2%

► **INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz)**

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Mars-2011	Mars-2010	variation	Mars-2011	Mars-2010	variation
Alsace	13	6	+ 117%	32	15	+ 113%
Aquitaine	44	29	+ 52%	99	67	+ 48%
Auvergne	29	6	+ 383%	67	26	+ 158%
Basse-Normandie	6	17	- 65%	49	50	- 2%
Bourgogne	10	13	- 23%	24	38	- 37%
Bretagne	24	22	+ 9%	74	59	+ 25%
Centre	6	22	- 73%	28	64	- 56%
Champagne-Ardenne	4	6	- 33%	11	20	- 45%
Corse	27	4	+ 575%	32	45	- 29%
Franche-Comté	6	28	- 79%	36	34	+ 6%
Haute-Normandie	7	10	- 30%	31	28	+ 11%
Ile-de-France	6	5	+ 20%	19	19	+ 0%
Languedoc-Roussillon	10	20	- 50%	52	67	- 22%
Limousin	13	11	+ 18%	37	32	+ 16%
Lorraine	8	5	+ 60%	29	34	- 15%
Midi-Pyrénées	25	30	- 17%	77	83	- 7%
Nord-Pas-de-Calais	22	20	+ 10%	53	54	- 2%
Pays de la Loire	19	23	- 17%	71	59	+ 20%
Picardie	7	11	- 36%	28	62	- 55%
Poitou-Charentes	14	18	- 22%	35	45	- 22%
Provence-Alpes Côte d'Azur	42	10	+ 320%	89	43	+ 107%
Rhône-Alpes	80	64	+ 25%	189	197	- 4%
<b>TOTAL</b>	<b>422</b>	<b>380</b>	<b>+ 11%</b>	<b>1 162</b>	<b>1 141</b>	<b>+ 2%</b>

► VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A)

Energies	Mois				Cumul			
	Mars-2011	Mars-2010	Variation Mar-11/Mar-10	PdM	Mars-2011	Mars-2010	Variation cumul Mar-11/Mar-10	PdM
Gazole	174 553	164 096	+ 6,4%	67,8%	448 030	411 412	+ 8,9%	69,2%
Essence	76 333	62 885	+ 21,4%	28,6%	184 206	157 095	+ 17,3%	28,5%
<b>GPL</b>	<b>4 382</b>	<b>14 329</b>	<b>- 69,4%</b>	<b>1,7%</b>	<b>10 419</b>	<b>22 527</b>	<b>- 53,7%</b>	<b>1,6%</b>
Hybride	1 295	850	+ 52,4%	0,5%	3 156	2 386	+ 32,3%	0,5%
Superéthanol	623	529	+ 17,8%	0,2%	991	1 243	- 20,3%	0,2%
GNV	15	12	+ 25,0%	0,0%	59	44	+ 34,1%	0,0%
Electrique	248	6		0,1%	484	12	+ 3 933,3%	0,1%
Autre	0	0			0	1		
<b>TOTAL</b>	<b>257 449</b>	<b>242 707</b>	<b>+ 6,1%</b>	<b>100%</b>	<b>647 345</b>	<b>594 720</b>	<b>+ 8,8%</b>	<b>100%</b>

► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne de mars 2011 (\*)

Le carburant le moins cher à la pompe : mars : 0,85 euro TTC le litre



(\*) Source : MEDDTL

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-prix-de-vente-moyens-des.html>

► **CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr (mars 2011)**

Les 10 premiers points d'entrée sur le site en mars



1- Les gaz butane et propane .....	3 553
2- Comment rouler au GPL .....	3 468
3- GPL .....	2 709
4- Quest/Rép sur le GPL carburant .....	2 294
5- Véhicules GPL neufs .....	2 167
6- Les installations butane et propane.....	1 809
7- Carte de France du GPL .....	1 713
8- GPL carburant .....	977
9- Pourquoi rouler au GPL .....	685
10- Carte des stations-service .....	546



## 2 ACTUALITES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES

### ▶ Arrêté du 24 janvier 2011 fixant les règles parasismiques applicables à certaines installations classées

*L'arrêté du 24 janvier 2011 fixant les règles parasismiques applicables à certaines installations classées a été publié après trois ans de discussion avec les industriels et les bureaux d'études spécialisés en études sismiques.*

*Cet arrêté abroge l'arrêté du 10 mai 1993 ; son champ d'application est élargi car il couvre désormais les équipements des installations classées au sens du 10 mai 2000 susceptibles de produire des zones de danger grave (réf AM du 29 septembre 2005) dépassant les limites du site en cas de séisme. Le précédent texte ne couvrait que les installations SEVESO avec servitudes dites « AS ».*

Ce texte impose désormais la réalisation d'une étude « sismique » qui peut s'appuyer sur des guides techniques reconnus par le MEDDTL.

Les différents paramètres sismiques (accélération, paramètre de sol) à prendre en compte sont fixés par l'Arrêté ministériel en fonction des zones sismiques qui ont été redéfinies par ailleurs par le BRGM.

Afin de limiter un tant soit peu les conséquences sur les installations existantes, ces paramètres sont différents selon qu'il s'agit d'installations existantes ou nouvelles.

- Pour les installations nouvelles, l'étude est fournie avec le dépôt du dossier d'autorisation d'exploiter et les mesures techniques mises en œuvre à la mise en service de l'installation.
- Pour les installations existantes, l'étude est produite avant le 31/12/2015, le préfet fixe par AP avant le 21/12/2016 l'échéancier des travaux de mise en conformité sans pouvoir dépasser le 1/01/2021.
- Le CSPRT réexaminera une partie des dispositions de cet AM avant le 1/07/2016 sur présentation d'un rapport émis par le MEDDTL à la lumière des études mentionnées ci-dessus.
- Les études spécifiques utilisant des données sismiques locales parfois plus précises ne sont plus admises ; seules, les données de l'AM sont admises.

En résumé un nouveau texte contraignant car rétroactif, aux conséquences en termes de coûts difficiles à évaluer à ce jour pour la filière GPL.

Plus d'informations sur ce dossier :

[h.francois@cfbp.fr](mailto:h.francois@cfbp.fr)

#### Références :

- Arrêté du 24 janvier 2011 fixant les règles parasismiques applicables à certaines installations classées <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000023791676&dateTexte=&categorieLien=id> (JO du 31 mars 2011 + rectificatif au JO du 9 avril 2011)

AM : Arrêté ministériel

AP : Arrêté préfectoral

BRGM : Bureau de Recherches Géologiques et Minières

CSPRT : Conseil supérieur des risques technologiques

MEDDTL : Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement



## ▶ Diagnostic de performance énergétique : nouveau tarif des énergies

Le tableau relatif au tarif des énergies servant au calcul de la consommation annuelle d'énergie en euros dans le DPE a été mis à jour.

A compter du 1er juillet 2011, ce sont les prix indiqués dans l'arrêté du 21 mars 2011 qui seront utilisés pour l'élaboration du DPE.

■ Arrêté du 21 mars 2011 modifiant l'arrêté du 15 septembre 2006 relatif au diagnostic de performance énergétique pour les bâtiments proposés à la vente en France métropolitaine (JO du 23 mars 2011) : <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000023751601&dateTexte=&categorieLien=id> (texte de l'arrêté et son annexe reproduits page suivante)

## ▶ Directives EuP/ErP & Labelling

Les projets de règlement d'application de ces deux directives (écoconception et labelling) ont été diffusés auprès des parties prenantes le 1<sup>er</sup> avril 2011 par la Commission Européenne.

Une phase de concertation s'est ouverte entre parties prenantes et Etats membres. Ces derniers sont chargés de transmettre leur position sur les projets dans les six semaines suivant cette diffusion, soit avant le 20 mai 2011.

A cette fin, une réunion est organisée à la DGEC le 04 mai 2011 avec les parties prenantes (Etat, ONG, Industriels, Fournisseurs d'énergie, etc)

Plus d'informations sur ces dossiers :

[ml.charlot@cfbp.fr](mailto:ml.charlot@cfbp.fr)

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Arrêté du 21 mars 2011 modifiant l'arrêté du 15 septembre 2006 relatif au diagnostic de performance énergétique pour les bâtiments proposés à la vente en France métropolitaine

NOR: DEVL1103617A

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,  
Vu le code de la construction et de l'habitation, notamment ses articles R. 134-1 à R. 134-5 ;  
Vu l'arrêté du 15 septembre 2006 relatif au diagnostic de performance énergétique pour les bâtiments proposés à la vente en France métropolitaine,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Le tableau relatif au tarif des énergies et sa légende qui figurent en annexe 5 de l'arrêté du 15 septembre 2006 susvisé sont remplacés par l'annexe du présent arrêté à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2011.

**Art. 2.** – Le directeur de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages et le directeur général de l'énergie et du climat sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 21 mars 2011.

*La ministre de l'écologie,  
du développement durable,  
des transports et du logement,*

Pour la ministre et par délégation :

*Le directeur général  
de l'énergie et du climat,  
P.-F. CHEVET*

*Le directeur de l'habitat,  
de l'urbanisme et des paysages,  
E. CURET*

## ANNEXE

Tableau des tarifs des énergies (15 août 2010)

	ABONNEMENT (en euros TTC)	PRIX DU kWh (énergie finale) (en centimes d'euro TTC) Tarif au 15 août 2010
Fioul		1,00
Chauffage urbain	Compris dans le prix de kWh indiqué à droite	1,76 (TVA à 5,5 % sur abonnement)
Propane (en kWh PCS)		4,90
Charbon		4,50
Bois		1,50

SUITE

	ABONNEMENT (en euros TTC)	PRIX DU kWh brut (prix traité) (en euros TTC) Tarif au 15 août 2018
<b>Gas distribué (en kWh PCI) :</b> - de 0 à 1 000 kWh en consommation annuelle ..... - de 1 000 à 1 000 kWh en consommation annuelle ..... - de 7 000 à 30 000 kWh en consommation annuelle ..... - au-delà de 30 000 kWh en consommation annuelle .....	41,37 54,91 119,68 119,68	0,66 1,42 4,99 4,99
<b>Electricité (des consommations indiquées concernent le chauffage, la production d'eau chaude sanitaire et le refroidissement) :</b> - simple tarif : 6 kVA ..... 9 kVA ..... - double tarif : 6 kVA ..... 9 kVA ..... 12 kVA ..... 15 kVA ..... 18 kVA .....	83,12 96,83 169,30 119,86 202,99 238,80 272,22	11,00 11,25 Heures pleines (12,35) Heures creuses (7,81) (*) 10,55 10,55 10,55 10,55 10,55
(*) Estimation avec une répartition forfaitaire de la consommation entre heures pleines et heures creuses (respectivement 60 % et 40 %) pour le chauffage et une production d'eau chaude sanitaire effectuée intégralement en heures creuses.		

## ► Suppression du Bonus... et après ?

*Lorsque le gouvernement avait annoncé mi-novembre la suppression du bonus automobile pour le GPL, le CFBP avait mené diverses actions de relations institutionnelles notamment via le Club des Voitures Ecologiques et les installateurs de GPL. Ainsi, de nombreux sénateurs, députés, élus locaux ou membres de cabinets ministériels ont été sensibilisés aux atouts du GPL et aux conséquences de la suppression du bonus spécifique de 2000 euros (voir CFBP Infos n°78 de novembre 2010).*

*Par le biais de questions écrites, une quarantaine de parlementaires (une trentaine de députés dont 2/3 de la majorité et 1/3 de l'opposition et 6 sénateurs majoritairement de l'opposition) ont relayé nos arguments. Les réponses du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sont parues aux JO ces dernières semaines (30 mars - 7 et 12 avril).*

C'est principalement autour de 4 axes majeurs que le ministère justifie la suppression du bonus de 2000 euros pour le GPL :

- les qualités environnementales du GPL s'amenuisent « au fil de l'amélioration des normes Euro » et que dans le meilleur des cas, « le gain environnemental d'un véhicule GPL sur sa durée de vie est évalué à 73 euros par rapport à un véhicule essence et 315 euros par rapport à un véhicule diesel. Pour ce qui concerne les émissions de CO<sub>2</sub>, les véhicules GPL sont comparables aux véhicules diesels. Les gains environnementaux sont donc proches de zéro par rapport à un véhicule essence ou diesel.»  
[A noter que les entretiens avec les cabinets ministériels en novembre et décembre derniers nous amènent à envisager une nouvelle étude, au niveau européen, pour actualiser les résultats environnementaux du GPL comparativement aux autres carburants.  
D'ailleurs, comment le ministère peut-il justifier comme il le fait dans ses réponses que le GPL émet plus de CO<sub>2</sub> que les véhicules diesel ou à essence ? Hormis à spécifier que l'avantage financier octroyé par l'ex-bonus l'était au profit de véhicules plus émetteurs de CO<sub>2</sub> : de fait un véhicule GPL émettant 135 g de CO<sub>2</sub>/km - éligible au bonus de 2000 euros - est effectivement plus émetteur de CO<sub>2</sub> qu'un véhicule éligible au bonus de 5000 euros qui émet moins de 60 g...]
- les véhicules fonctionnant au GPL bénéficient d'avantages fiscaux complémentaires qui permettent sans la prime de 2000 euros de rendre rentable l'achat ou la transformation d'un véhicule GPL pour un particulier :
  - La TIPP réduite fait du GPL le « carburant liquide le moins cher du marché. Pour un véhicule, le gain est estimé entre 1 000 euros et 2 400 euros sur sa durée de vie. »
  - L'exonération de la taxe sur les certificats d'immatriculation « selon les régions avec un avantage compris entre 14 euros/cheval fiscal et 46 euros/CV ».D'autant que, selon le ministère, « le coût de l'équipement d'un véhicule en vue de son fonctionnement au GPL est aujourd'hui bien inférieur à la somme de 2 000 euros. »
- le marché de la transformation de véhicules essence au GPL ne sera pas impacté. Il « reste relativement stable. Après une forte progression en 2008 (4 400 véhicules transformés, soit 24 % d'augmentation par rapport à l'année 2007), seulement 1 412 véhicules ont été transformés sur les huit premiers mois de l'année 2009, contre 2 635 sur la même période en 2008 (- 46 %). L'agence de service et de paiement, en charge de la gestion du dispositif de bonus écologique, n'a traité qu'environ 730 dossiers de demande d'aide à la transformation en 2009 et 940 dossiers sur l'année 2010. Le maintien de l'ensemble des avantages fiscaux liés à l'acquisition et à l'usage d'un véhicule GPL permettra de maintenir cette activité de transformation. »
- la révision du dispositif bonus-malus était « nécessaire pour assurer son équilibre financier ». Les ventes de véhicules neufs GPL bénéficiant du bonus sont passées de 500 véhicules en 2008 à 25 000 en 2009 et à plus de 74 500 en 2010, « représentant une part très importante du déficit du bonus-malus constaté cette année ».

Ainsi, si le ministère justifie l'ajustement en 2011 du « dispositif en faveur du GPL, en supprimant la prime de 2 000 euros », il précise parallèlement « en conservant ses autres avantages fiscaux ».

Néanmoins, les ministères de l'environnement et du budget nous ont interrogés sur les aspects fiscaux du carburant GPL. Les réformes fiscales annoncées pour 2011/2012 par le gouvernement feront l'objet de toutes les attentions y compris vraisemblablement lors de la campagne présidentielle à venir.

Parallèlement, les ZAPA, zones d'actions prioritaires pour l'air, qui seront mises en œuvre pour expérimentations dans 6 grandes agglomérations de France, seront une opportunité de développer une visibilité spécifique si nos atouts sont reconnus.

Les prochains mois seront décisifs pour le marché du GPL carburant.

Pour plus d'informations : [s.gibier@cfbp.fr](mailto:s.gibier@cfbp.fr)

## 3 EN BREF

### ► Bilan du Rallye de Monte-Carlo des véhicules à énergies alternatives



Pour sa 4ème participation au Rallye de Monte-Carlo des Energies Alternatives, la filière GPL s'est fortement mobilisée avec pas moins de 13 véhicules GPL engagés sous le nom du CFBP, contre 9 véhicules en 2010, 8 en 2009 et 7 en 2008.

#### Les participants

Comme les années précédentes, les équipementiers-installateurs RM Gaz et SARL Martineau ont été encore très participatifs avec chacun 2 véhicules : Toyota Prius 2 et 3 pour le premier, un roadster Zest et une Fiat 500 pour le second.

Un nouvel installateur a rejoint l'équipe : GPL ATS avec un Toyota Lexus 400.

Pour sa 4ème participation, Antargaz a fait concourir le mythique Spider de Renault, habituellement de sortie pour le Tour de France et le CFBP a engagé l'Alfa Romeo MiTo.

Outre quelques habitués des rallyes de régularité ou du GPL engagés sur Fiat 500 et Citroën Saxo, cette année a vu la première participation de l'équipementier hollandais Prins présent sur BMW X6 à injection directe (nouvelle technique pour le GPL) et les fabricants d'équipement GPL polonais d'Elpigaz sur Seat Cupra.

A noter aussi la participation en Peugeot 607 de Michel Brosse, fondateur de la SEREP (société spécialisée dans les installations de distribution de GPL) avec pour copilote un ancien toujours très actif de Primagaz, André Mavro.

#### Le classement

Cette quatrième participation avait été orchestrée avec l'Automobile Club de Monaco afin, notamment, que soit mis en place un classement par énergie.

Ainsi, pour la première fois, le CFBP avec le n°79 de la Toyota Prius 3 (pilote : Roméo Mencuccini – copilote : Sabine Gibier) est arrivé premier dans sa catégorie... la catégorie GPL soit sur 19 concurrents GPL toutes motorisations confondues : hybrides – essence – E85.

Et sur les 96 équipages participant à cette édition, le n°79 est arrivé 5ème au classement de la consommation et 16ème du classement combiné régularité + consommation.

D'ailleurs, à ce classement global, 6 des 13 véhicules sont classés dans les 45 premiers.

Ces résultats sont la combinaison de l'expérience de telles épreuves mais aussi des qualités du GPL, qui, année après année, sont de plus en plus remarquées et soulignées par les professionnels de l'automobile et des rallyes qui s'y convertissent.

Pour plus d'informations : [s.gibier@cfbp.fr](mailto:s.gibier@cfbp.fr)



## ► Guichet unique réseaux et canalisations

Dans la perspective de l'ouverture du Guichet unique pour la déclaration des réseaux et canalisations, des outils –affiches et dépliants – sont disponibles sur le site internet mis en place par l'INERIS.

La brochure reprise ci-dessous est en téléchargement à l'adresse <http://www.ineris.fr/reseaux-et-canalisation/outils-documentation>

Plus d'informations sur ce dossier : [Jb.jarry@cfbp.fr](mailto:Jb.jarry@cfbp.fr)

**Exploitants de réseaux, enregistrez-vous pour protéger vos ouvrages et ceux des autres**

Le Guichet Unique pour la Déclaration des Réseaux et Canalisations (GURC) est un portail en ligne qui permet aux exploitants de réseaux et canalisations de déclarer leurs ouvrages et ceux des autres. Ce portail est accessible à tous les exploitants de réseaux et canalisations, qu'ils soient publics ou privés.

**Principaux avantages :**

- Une seule plateforme pour déclarer tous vos ouvrages (réseaux d'eau, de gaz, de chaleur, de froid, de télécommunications, etc.)
- Une interface intuitive et ergonomique pour faciliter la déclaration.
- Une sécurité renforcée pour protéger vos données et celles des autres.
- Une mise à jour automatique des informations déclarées.
- Une interface multilingue (français, anglais, allemand, espagnol, italien, portugais, roumain, tchèque, slovaque, polonais, hongrois, grec, bulgare, hongrois, roumain, tchèque, slovaque, polonais, hongrois, grec, bulgare).

**Comment s'enregistrer ?**

Il est possible de s'enregistrer en tant qu'utilisateur individuel ou en tant qu'utilisateur professionnel. Pour s'enregistrer, il faut fournir certaines informations personnelles et professionnelles.

**Comment déclarer ?**

Une fois enregistré, il est possible de déclarer ses ouvrages en ligne. Le processus de déclaration est simple et rapide.

**Comment consulter ?**

Une fois déclarés, les ouvrages sont accessibles à tous les exploitants de réseaux et canalisations. Il est possible de consulter les données déclarées en ligne.

**Informations complémentaires :**

Le GURC est accessible à tous les exploitants de réseaux et canalisations, qu'ils soient publics ou privés. Il est possible de s'enregistrer en tant qu'utilisateur individuel ou en tant qu'utilisateur professionnel.

**Site internet :** [www.reseaux-et-canalisation.gouv.fr](http://www.reseaux-et-canalisation.gouv.fr)

**Logos :** INERIS, Comité Français Butane Propane

**Déclaration des ouvrages et des canalisations**

Le Guichet Unique pour la Déclaration des Réseaux et Canalisations (GURC) est un portail en ligne qui permet aux exploitants de réseaux et canalisations de déclarer leurs ouvrages et ceux des autres. Ce portail est accessible à tous les exploitants de réseaux et canalisations, qu'ils soient publics ou privés.

**Principaux avantages :**

- Une seule plateforme pour déclarer tous vos ouvrages (réseaux d'eau, de gaz, de chaleur, de froid, de télécommunications, etc.)
- Une interface intuitive et ergonomique pour faciliter la déclaration.
- Une sécurité renforcée pour protéger vos données et celles des autres.
- Une mise à jour automatique des informations déclarées.
- Une interface multilingue (français, anglais, allemand, espagnol, italien, portugais, roumain, tchèque, slovaque, polonais, hongrois, grec, bulgare, hongrois, roumain, tchèque, slovaque, polonais, hongrois, grec, bulgare).

**Comment s'enregistrer ?**

Il est possible de s'enregistrer en tant qu'utilisateur individuel ou en tant qu'utilisateur professionnel. Pour s'enregistrer, il faut fournir certaines informations personnelles et professionnelles.

**Comment déclarer ?**

Une fois enregistré, il est possible de déclarer ses ouvrages en ligne. Le processus de déclaration est simple et rapide.

**Comment consulter ?**

Une fois déclarés, les ouvrages sont accessibles à tous les exploitants de réseaux et canalisations. Il est possible de consulter les données déclarées en ligne.

**Informations complémentaires :**

Le GURC est accessible à tous les exploitants de réseaux et canalisations, qu'ils soient publics ou privés. Il est possible de s'enregistrer en tant qu'utilisateur individuel ou en tant qu'utilisateur professionnel.

**Site internet :** [www.reseaux-et-canalisation.gouv.fr](http://www.reseaux-et-canalisation.gouv.fr)

**Logos :** INERIS, Comité Français Butane Propane

## SOMMAIRE

### 1- STATISTIQUES (avril 2011) Page 1

- ▶ Données climatiques
- ▶ Chiffres-clés
- ▶ Ventes de GPL en France
- ▶ Installations neuves gaz propane
- ▶ Vente de véhicules particuliers neufs
- ▶ Baromètre du GPL carburant
- ▶ Connexions au site [cfbp.fr](http://cfbp.fr)

### 2- ACTUALITÉS TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES Page 6

- ▶ Arrêté du 4 octobre 2010 « Plan de modernisation des installations industrielles » et Révision de l'Arrêté du 15 mars 2010 relatif à l'exploitation des ESP
- ▶ Prime à la casse pour remplacement des chaudières anciennes

### 3- EN BREF Page 8

- ▶ Nouvelles publications du CFBP pour le transport
- ▶ Communiqué de presse en région

### 4- DANS LA PRESSE Page 10

- ▶ Le CFBP insiste sur la nécessité du développement de l'offre de véhicules GPLc

Comité Français du  
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

[contact@cfbp.fr](mailto:contact@cfbp.fr)

[www.cfbp.fr](http://www.cfbp.fr)

N° SIRET : 784 855 033 00063



## 1 STATISTIQUES (avril 2011)

### ▶ DONNÉES CLIMATIQUES <sup>(1)</sup>:

	AVRIL-2011	AVRIL-2010
Température moyenne	14°4	11°7
Nombre de jours ouverts	20	21
Degrés-jours du mois	83,5	158,1
Coefficient de rigueur	0,420	0,796
Degrés-jours cumulés	995,4	1 269,0

(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 Avril 2011

> Total Ventes « vrac » avril 2011 vs avril 2010 : - 23,6 %

> Total Ventes « condi » avril 2011 vs avril 2010 : - 10,4 %

> Total Ventes GPL carburant stations avril 2011 vs avril 2010 : + 8,5 %

► VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	avril-2011	avril-2010	Variation	avril-2011	avril-2010	Variation
<b>BUTANE</b>						
conditionné	23 770	27 064	- 12,2 %	100 571	108 948	- 7,7 %
vrac	5 682	6 859	- 17,2 %	26 445	30 515	- 13,3 %
<b>s/total Butane</b>	<b>29 452</b>	<b>33 923</b>	<b>- 13,2 %</b>	<b>127 016</b>	<b>139 463</b>	<b>- 8,9 %</b>
<b>PROPANE</b>						
conditionné	10 987	12 389	- 11,3 %	45 169	49 084	- 8,0 %
Condi/carburant	5 790	5 812	- 0,4 %	23 378	22 481	+ 4,0 %
<b>s/total conditionné</b>	<b>16 777</b>	<b>18 201</b>	<b>- 7,8 %</b>	<b>68 547</b>	<b>71 565</b>	<b>- 4,2 %</b>
<b>Vrac carburant</b>	<b>2 864</b>	<b>2 921</b>	<b>- 2,0 %</b>	<b>11 641</b>	<b>11 144</b>	<b>+ 4,5 %</b>
Vrac 0/6 T	43 406	60 609	- 28,4 %	362 889	439 947	- 17,5 %
Vrac 6/12 T	7 596	10 724	- 29,2 %	58 268	68 769	- 15,3 %
Vrac 12/80 T	12 334	16 560	- 25,5 %	93 008	108 221	- 14,1 %
<b>Vrac 0/80 T</b>	<b>63 336</b>	<b>87 893</b>	<b>- 27,9 %</b>	<b>514 165</b>	<b>616 937</b>	<b>- 16,7 %</b>
Vrac > 80 T	18 128	19 863	- 8,7 %	104 609	109 524	- 4,5 %
Réseau canalisé	4 627	6 270	- 26,2 %	29 979	31 633	- 5,2 %
<b>Sous-total vrac</b>	<b>88 955</b>	<b>116 947</b>	<b>- 23,9 %</b>	<b>660 394</b>	<b>769 238</b>	<b>- 14,1 %</b>
<b>Sous-total propane</b>	<b>105 732</b>	<b>135 148</b>	<b>- 21,8 %</b>	<b>728 941</b>	<b>840 803</b>	<b>- 13,3 %</b>
GPLc / Stations	9 806	9 037	+ 8,5 %	40 383	32 727	+ 23,4 %
<b>Total conditionné</b>	<b>40 547</b>	<b>45 265</b>	<b>- 10,4 %</b>	<b>169 118</b>	<b>180 513</b>	<b>- 6,3 %</b>
<b>Total vrac</b>	<b>94 637</b>	<b>123 806</b>	<b>- 23,6 %</b>	<b>686 839</b>	<b>799 753</b>	<b>- 14,1 %</b>
<b>TOTAL</b>	<b>144 990</b>	<b>178 108</b>	<b>- 18,6 %</b>	<b>896 340</b>	<b>1 012 993</b>	<b>- 11,5 %</b>
Dont carburant	18 460	17 770	+ 3,9 %	75 402	66 352	+ 13,6 %

► **INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz)**

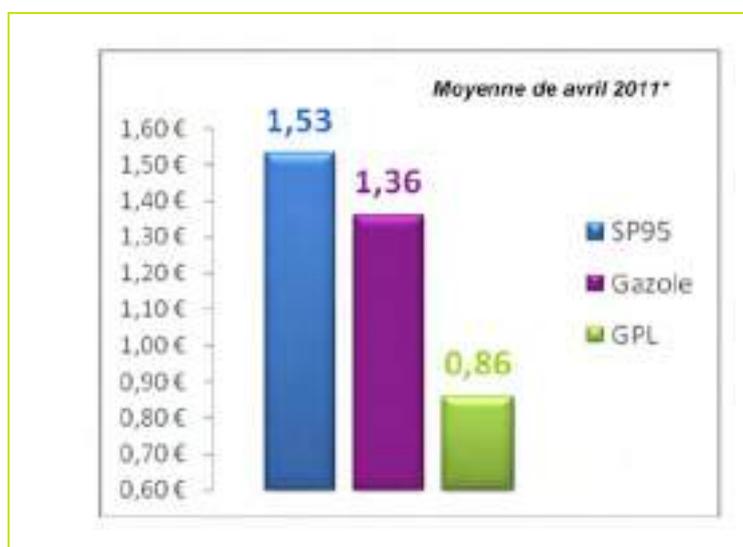
Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Avril-2011	Avril-2010	variation	Avril-2011	Avril-2010	variation
Alsace	34	3	+ 1033%	66	18	+ 267%
Aquitaine	19	19	+ 0%	118	86	+ 37%
Auvergne	14	11	+ 27%	81	37	+ 119%
Basse-Normandie	12	23	- 48%	61	73	- 16%
Bourgogne	6	9	- 33%	24	47	- 49%
Bretagne	18	24	- 25%	92	83	+ 11%
Centre	16	28	- 43%	44	92	- 52%
Champagne-Ardenne	6	8	- 25%	17	28	- 39%
Corse	60	2	+ 2900%	92	47	+ 96%
Franche-Comté	13	13	+ 0%	51	47	+ 9%
Haute-Normandie	6	4	+ 50%	35	32	+ 9%
Ile-de-France	17	7	+ 143%	36	26	+ 38%
Languedoc-Roussillon	14	5	+ 180%	66	72	- 8%
Limousin	5	12	- 58%	40	44	- 9%
Lorraine	16	4	+ 300%	46	38	+ 21%
Midi-Pyrénées	22	28	- 21%	105	111	- 5%
Nord-Pas-de-Calais	12	17	- 29%	65	71	- 8%
Pays de la Loire	19	22	- 14%	97	81	+ 20%
Picardie	11	17	- 35%	33	79	- 58%
Poitou-Charentes	8	3	+ 167%	40	48	- 17%
Provence-Alpes Côte d'Azur	25	13	+ 92%	117	56	+ 109%
Rhône-Alpes	34	29	+ 17%	220	226	- 3%
<b>TOTAL</b>	<b>387</b>	<b>301</b>	<b>+ 29%</b>	<b>1 546</b>	<b>1 442</b>	<b>+ 7%</b>

► VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A)

Energies	Mois				Cumul			
	Avril-2011	Avril-2010	Variation Avr-11/Avr-10	PdM	Avril-2011	Avril-2010	Variation cumul Avr-11/Avr-10	PdM
Gazole	125 446	136 959	- 8,4%	73,9%	573 476	548 371	+ 4,6%	70,2%
Essence	42 496	47 096	- 9,8%	25,0%	226 702	204 191	+ 11,0%	27,7%
<b>GPL</b>	<b>114</b>	<b>5 638</b>	<b>- 98,0%</b>	<b>0,1%</b>	<b>10 533</b>	<b>28 165</b>	<b>- 62,6%</b>	<b>1,3%</b>
Hybride	1 187	735	+ 61,5%	0,7%	4 343	3 121	+ 39,2%	0,5%
Superéthanol	310	470	- 34,0%	0,2%	1 301	1 713	- 24,1%	0,2%
GNV	5	15	- 66,7%	0,0%	64	59	+ 8,5%	0,0%
Electrique	187	3		0,1%	671	15	+ 4 373,3%	0,1%
Autres					0	1		0,0%
<b>TOTAL</b>	<b>169 745</b>	<b>190 916</b>	<b>- 11,1%</b>	<b>100%</b>	<b>817 090</b>	<b>785 636</b>	<b>+ 4,0%</b>	<b>100%</b>

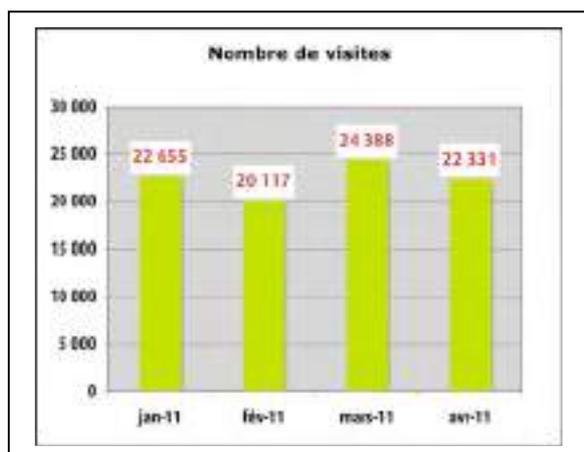
► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne d'avril 2011 (\*)

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,86 euro TTC le litre



(\*) Source : MEDDTL  
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-prix-de-vente-moyens-des.html>

► **CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr (avril 2011)**



Les 10 premiers points d'entrée sur le site en mars

1- Les gaz butane et propane .....	3 252
2- Comment rouler au GPL .....	3 158
3- GPL .....	2 356
4- Véhicules GPL neufs .....	2 156
5- Q/R sur le GPLc .....	2 010
6- Carte de France du GPL .....	1 846
7- Les installations butane propane .....	1 491
8- GPL carburant.....	868
9- Pourquoi rouler au GPL .....	577
10- Carte des stations .....	550

► Arrêté du 4 octobre 2010 « Plan de modernisation des installations industrielles » et Révision de l'Arrêté du 15 mars 2010 relatif à l'exploitation des ESP

L'arrêté du 31 janvier 2011 portant modification de l'arrêté du 15 mars 2000 modifié relatif à l'exploitation des récipients sous pression est paru au Journal officiel du 18 février 2011.

Les objectifs sont :

- d'intégrer les conclusions du plan de modernisation des installations industrielles ;
- de prendre en compte le retour d'expérience sur l'application du texte.

■ Pour ce qui concerne le premier point, l'arrêté prévoit que certains équipements présentant un potentiel de risque particulier soient soumis à une réévaluation périodique.

**Les équipements visés répondent à l'ensemble des critères suivants :**

- équipement installé dans un établissement comportant au moins une installation figurant sur la liste prévue au IV de l'article L. 515-8 du code de l'environnement (sites SEVESO),
- équipement susceptible de subir au moins l'un des mécanismes d'endommagement suivants : fatigue mécanique et/ou thermique, fluage ou attaque par hydrogène à chaud,
- équipement susceptible de générer un accident technologique par perte de confinement avec impact potentiel significatif à l'extérieur du site (effets graves identifiés dans l'analyse de risques de l'installation classée).

**Modalités de la réévaluation périodique :**

- la réévaluation périodique est intégrée à la requalification périodique,
- l'exploitant fournit sous sa responsabilité, un argumentaire démontrant que l'exploitation peut se poursuivre jusqu'à sa prochaine requalification périodique ou sa mise hors service.

**Prise d'effet :** Décembre 2011

■ L'arrêté du 4 octobre 2010 relatif à la prévention des risques accidentels au sein des ICPE concerne les installations soumises à autorisation et comprend 5 articles majeurs :

- Les réservoirs de stockage réfrigérés
- Les stockages aériens cylindriques verticaux
- Les capacités et tuyauteries pour lesquelles une défaillance liée au vieillissement est susceptible d'être à l'origine d'un accident d'une gravité importante au sens de l'AM du 29/08/2005
- Les massifs des réservoirs et les cuvettes de rétention
- Les mesures de maîtrise des risques faisant appel à de l'instrumentation de sécurité

Pour tous ces éléments, le schéma est identique : réalisation d'un état initial, élaboration d'un programme d'inspection, mise en œuvre du plan d'inspection et des interventions nécessaires au vu des plans d'inspection.

Les délais d'application sont différents selon les items. Les plans d'inspections pourront être réalisés à partir de guides professionnels reconnus. Le GESIP travaille sur certains de ces guides.

Plus d'informations : [o.barberis@cfbp.fr](mailto:o.barberis@cfbp.fr) ; [h.francois@cfbp.fr](mailto:h.francois@cfbp.fr)

■ Arrêté du 31 janvier 2011 portant modification de l'arrêté du 15 mars 2000 relatif à l'exploitation des équipements sous pression (JO du 18 février 2011)

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000023596472&fastPos=14&fastReqId=1001986984&categorieLien=id&oldAction=rechTexte>

■ Arrêté du 4 octobre 2010 relatif à la prévention des risques accidentels au sein des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (JO du 16 novembre 2010)

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000023081900&fastPos=1&fastReqId=1776402621&categorieLien=id&oldAction=rechTexte>



## ► Prime à la casse pour remplacement des chaudières anciennes

■ Le ministre de l'énergie Eric Besson a compensé l'annonce de l'augmentation du tarif du gaz naturel par la mise en place d'une prime à la casse octroyée par GDF-Suez pouvant aller jusqu'à 250 euros pour remplacer des chaudières anciennes par des chaudières plus performantes.

Le CFBP a alors tenu à l'informer des propositions comparables émanant de ses adhérents, pratiquées depuis plusieurs années (dans le cadre des CEE), afin d'aider les particuliers à améliorer la performance énergétique globale de leur habitation.

En effet, les propaniers octroient des aides financières qui profitent immédiatement et directement au consommateur final. Il s'agit de primes couvrant un large panel d'opérations :

- **optimiser les installations de chauffage** : chaudière performante, diffuseur de chaleur adapté, régulation de l'installation... pouvant aller jusqu'à 1 300 euros,
- **intégrer les énergies renouvelables** : chauffe-eau solaire, insert bois, pompe à chaleur... pouvant aller jusqu'à 300 euros,
- **améliorer le bâti** : isolation des toitures, des murs, des fenêtres, des planchers... pouvant aller jusqu'à 1 500 euros.

Il lui a par ailleurs été rappelé que les propaniers prennent en charge une partie des intérêts des prêts accordés par les banques partenaires pour réaliser ces travaux. Cette participation permet au particulier de financer tout ou partie de l'investissement nécessaire à la maîtrise de sa consommation d'énergie.

Si le CFBP a souhaité élargir le prisme de l'information que pourrait diffuser le ministre pour donner à tous les consommateurs d'énergie l'opportunité d'investir dans des matériels plus performants ... force est de constater qu'il ne s'en est pas emparée, pour l'heure...

Plus d'information : [s.gibier@cfbp.fr](mailto:s.gibier@cfbp.fr)

### 3 EN BREF

#### ► Nouvelles publications du CFBP pour le transport

La Commission « Transport » du CFBP a procédé à la mise à jour de deux « Spécifications Techniques Professionnelles ».

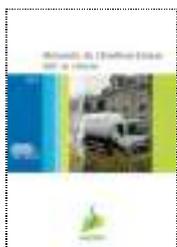
- Spécification technique Professionnelle des petits-porteurs clientèle » - Réf 630 (édition mars 2011)
- Spécification technique Professionnelle des gros-porteurs intercentre & clientèle » - Réf 631 (édition mars 2011)

Ces 2 documents sont disponibles en téléchargement sur le site web [www.cfbp.fr](http://www.cfbp.fr) dans la partie réservée aux adhérents du CFBP.



- Le « Mémento chauffeur-livreur de GPL en citerne » - Réf 622 (édition avril 2011) a également fait l'objet d'une mise à jour.

Ce Mémento est diffusé uniquement lors des stages de qualification des chauffeurs-livreurs.



Plus d'information : [a.combes@cfbp.fr](mailto:a.combes@cfbp.fr) ; [contact@cfbp.fr](mailto:contact@cfbp.fr)

## ► Communiqué de presse en région

Dans sa stratégie médias 2011, le CFBP développera des communiqués localement sur le GPL. Voici le premier d'entre eux adressé en région Nord-Pas-de-Calais.



COMMUNIQUE DE PRESSE

### Le GPL, un carburant alternatif économique et facilement disponible dans le Nord-Pas-de-Calais

Paris, le 28 avril 2011 – *Le GPL représente une réelle alternative aux carburants classiques face à la montée du prix du pétrole. Le GPL carburant répond aux besoins actuels des automobilistes, soucieux de réaliser des économies tout en agissant durablement pour l'environnement.*

#### Le GPL, moins cher et largement disponible dans la région

82 points de vente distribuent du GPL carburant dans le Nord-Pas-de-Calais, soit environ 16,5% des stations-service implantées sur la région. C'est plus que la moyenne nationale de 14,5%. Le GPL bénéficie en France, contrairement aux idées reçues, d'un bon réseau de distribution de près de 1 750 stations-services couvrant l'ensemble du territoire. De plus, la bicarburant essence-GPL rend la panne de carburant quasiment impossible.

Le prix peu élevé du GPL carburant (moyenne nationale de 0,85€/l en mars et même à 0,73 €/l dans la région<sup>1</sup>) en fait une alternative à la fois économique et écologique. Ses qualités environnementales sont reconnues par les pouvoirs publics et lui valent, outre un avantage sur le certificat d'immatriculation, une taxation réduite (TIPP) qui permet d'afficher les prix au litre les moins chers dans les stations.

Dans la région Nord-Pas-de-Calais, le prix du cheval fiscal en 2011 est de 45€. Par décision du Conseil Régional, les véhicules « propres » étant exonérés de la taxe, les véhicules équipés au GPL sont exonérés à 100% des frais de certificat d'immatriculation (ex. carte grise), la région souhaitant encourager l'utilisation de véhicules moins polluants.

#### Avantages environnementaux liés au GPL

Alors que les niveaux de pollution en zones urbaines restent inquiétants dans la région selon la DREAL<sup>2</sup>, les véhicules GPL permettent de limiter les émissions de polluants. Mélange de butane et de propane, le GPL carburant ne contient ni benzène, ni soufre dangereux pour l'environnement et la santé. Sa combustion ne produit pas de particules. Le GPL n'émet que très peu d'oxydes d'azote (NOx), il contribue ainsi à la réduction des émissions de polluants locaux tout en limitant les émissions de CO<sub>2</sub> du véhicule.

#### Le saviez-vous : moins de calamine et moins de bruit

Le GPL carburant « chouchoute » votre moteur et le rend plus silencieux ! Sa combustion ne laisse pas de dépôt de calamine, qui est un résidu charbonneux ; le moteur ne s'encrasse pas, au bénéfice de la longévité de la mécanique de votre véhicule.

#### À 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](http://www.cfbp.fr) - [www.gpl.fr](http://www.gpl.fr)

Contact presse : Hélène Duguet, 01 47 42 91 14 – [helene.duguet@fleishman.com](mailto:helene.duguet@fleishman.com)

<sup>1</sup> Prix relevé le 24 avril 2011 sur le site <http://www.ats-carburants.gov.fr>

<sup>2</sup> Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

Plus d'information : [s.gibier@cfbp.fr](mailto:s.gibier@cfbp.fr)





## 4 DANS LA PRESSE

### > Le CFBP insiste sur la nécessité du développement de l'offre de véhicules GPLc BIP - 10-05-2011

#### FRANCE

##### **Le CFBP insiste sur la nécessité du développement de l'offre de véhicules GPLc**

► *L'exemple italien pourrait montrer la voie*

Dans son dernier "Baromètre GPL", le CFBP (Comité français du Butane et du Propane) a pris acte de la chute en avril des immatriculations des véhicules dotés de la carburant GPL en France (cf. BIP DU 6.05), avec seulement 114 unités sur 169 451 toutes énergies confondues (soit moins de 0,1 % du marché, contre 3 % il y a encore quelques mois). « Force est de constater que la décision gouvernementale de supprimer le bonus est un nouveau coup dur pour la filière. Il s'agit d'une nouvelle évolution pour le secteur du GPL qui devra désormais trouver un équilibre entre l'attractivité économique et écologique du carburant, l'offre des constructeurs et la volonté des Pouvoirs publics de faciliter le développement d'un mix des carburants alternatifs avec le GPL », écrit le CFBP. Sur les trois premiers mois de 2011, près de 60 % des véhicules GPL immatriculés sont de marque Dacia & Renault (6 136 véhicules particuliers GPL neufs), contre environ 14 % pour Fiat et Chevrolet et autour de 6 % pour Citroën et Opel. Le CFBP n'en relève pas moins que malgré la suppression du bonus spécifique GPL (avec pour corollaire une baisse de 15 % des immatriculations en 2010), l'année dernière a permis d'écouler 280 000 véhicules particuliers neufs GPL, représentant 14 % de PDM (1 point de moins qu'en 2009).

En comparaison, est-il souligné, « les Italiens ont pu bénéficier des atouts [...] du GPL grâce à une offre des constructeurs large et visible ». Selon le CFBP, Fiat représente 26 % de PDM dans la Botte (avec les marques Fiat, Lancia et Alfa Romeo), suivi par Ford (près de 15 %), PSA (près de 12 %), Opel (10 %), Renault Dacia (8 %) et Chevrolet (6,5 %). Les 22 % restants se partagent entre Hyundai, Nissan, Subaru, Mitsubishi, Kia, Daihatsu... « Une offre large et visible sur le marché français permettrait de le stimuler à l'image de ce qui se passe en Italie », conclut le CFBP.

## SOMMAIRE

### 1- STATISTIQUES (mai 2011) Page 1

- ▶ Données climatiques
- ▶ Chiffres-clés
- ▶ Ventes de GPL en France
- ▶ Installations neuves gaz propane
- ▶ Vente de véhicules particuliers neufs
- ▶ Baromètre du GPL carburant
- ▶ Connexions au site [cfbp.fr](http://cfbp.fr)

### 2- ACTUALITÉS TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES Page 6

- ▶ Certificats d'économies d'énergie :  
résultats et projets
- ▶ Projet de nomenclature des  
véhicules dans les ZAPA

### 3- EN BREF Page 12

- ▶ Bilan du nouveau contrat SPA-CFBP
- ▶ Normalisation : travaux du CEN TC  
286

### 4- DANS LA PRESSE Page 13

- ▶ Certificats d'économies d'énergie :  
vers la création d'un guichet unique



## 1 STATISTIQUES (mai 2011)

### ▶ DONNÉES CLIMATIQUES <sup>(1)</sup>:

	MAI-2011	MAI-2010
Température moyenne	16°4	13°3
Nombre de jours ouvrés	22	19
Degrés-jours du mois	45,4	124,0
Coefficient de rigueur	0,482	1,316
Degrés-jours cumulés	1 040,8	1 392,9

(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 ;
- température-seuil uniforme depuis 1970 et pour toutes les énergies de 17 °C ;
- relevés de température effectués dans 22 stations météorologiques, soit une par région métropolitaine.

### ▶ Chiffres-clés GPL Mai 2011

- > Total Ventes « vrac » mai 2011 vs mai 2010 : - 13,6 %
- > Total Ventes « condi » mai 2011 vs mai 2010 : + 0,2 %
- > Total Ventes GPL carburant stations mai 2011 vs mai 2010 : + 28,0 %

Comité Français du  
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

[contact@cfbp.fr](mailto:contact@cfbp.fr)

[www.cfbp.fr](http://www.cfbp.fr)

N° SIRET : 784 855 033 00063

► VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	mai-2011	mai-2010	Variation	mai-2011	mai-2010	Variation
<b>BUTANE</b>						
conditionné	21 379	21 893	- 2,3 %	121 950	130 841	- 6,8 %
vrac	5 389	5 437	- 0,9 %	31 834	35 952	- 11,5 %
<b>s/total Butane</b>	<b>26 768</b>	<b>27 330</b>	<b>- 2,1 %</b>	<b>153 784</b>	<b>166 793</b>	<b>- 7,8 %</b>
<b>PROPANE</b>						
conditionné	10 438	10 575	- 1,3 %	55 607	59 659	- 6,8 %
Condi/carburant	6 106	5 389	+ 13,3 %	29 484	27 870	+ 5,8 %
<b>s/total conditionné</b>	<b>16 544</b>	<b>15 964</b>	<b>+ 3,6 %</b>	<b>85 091</b>	<b>87 529</b>	<b>- 2,8 %</b>
<b>Vrac carburant</b>	<b>3 004</b>	<b>2 669</b>	<b>+ 12,6 %</b>	<b>14 645</b>	<b>13 813</b>	<b>+ 6,0 %</b>
Vrac 0/6 T	25 710	35 881	- 28,3 %	388 599	475 828	- 18,3 %
Vrac 6/12 T	6 046	7 262	- 16,7 %	64 314	76 031	- 15,4 %
Vrac 12/80 T	9 420	11 127	- 15,3 %	102 428	119 348	- 14,2 %
<b>Vrac 0/80 T</b>	<b>41 176</b>	<b>54 270</b>	<b>- 24,1 %</b>	<b>555 341</b>	<b>671 207</b>	<b>- 17,3 %</b>
Vrac > 80 T	17 874	15 566	+ 14,8 %	122 483	125 090	- 2,1 %
Réseau canalisé	2 494	2 977	- 16,2 %	32 473	34 610	- 6,2 %
<b>Sous-total vrac</b>	<b>64 548</b>	<b>75 482</b>	<b>- 14,5 %</b>	<b>724 942</b>	<b>844 720</b>	<b>- 14,2 %</b>
<b>Sous-total propane</b>	<b>81 092</b>	<b>91 446</b>	<b>- 11,3 %</b>	<b>810 033</b>	<b>932 249</b>	<b>- 13,1 %</b>
GPLc / Stations	11 388	8 897	+ 28,0 %	51 771	41 624	+ 24,4 %
<b>Total conditionné</b>	<b>37 923</b>	<b>37 857</b>	<b>+ 0,2 %</b>	<b>207 041</b>	<b>218 370</b>	<b>- 5,2 %</b>
<b>Total vrac</b>	<b>69 937</b>	<b>80 919</b>	<b>- 13,6 %</b>	<b>756 776</b>	<b>880 672</b>	<b>- 14,1 %</b>
<b>TOTAL</b>	<b>119 248</b>	<b>127 673</b>	<b>- 6,6 %</b>	<b>1 015 588</b>	<b>1 140 666</b>	<b>- 11,0 %</b>
Dont carburant	20 498	16 955	+ 20,9 %	95 900	83 307	+ 15,1 %

► **INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz)**

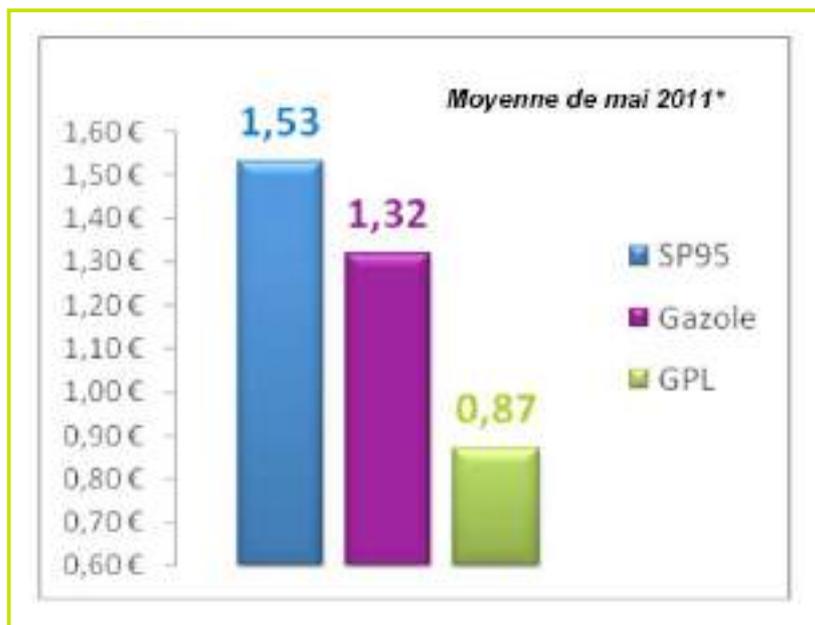
Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Mai-2011	Mai-2010	variation	Mai-2011	Mai-2010	variation
Alsace	2	4	- 50%	68	22	+ 209%
Aquitaine	20	22	- 9%	138	108	+ 28%
Auvergne	9	17	- 47%	90	54	+ 67%
Basse-Normandie	8	23	- 65%	69	96	- 28%
Bourgogne	9	12	- 25%	43	59	- 27%
Bretagne	19	22	- 14%	111	105	+ 6%
Centre	41	23	+ 78%	85	115	- 26%
Champagne-Ardenne	4	7	- 43%	21	35	- 40%
Corse	2	4	- 50%	94	51	+ 84%
Franche-Comté	31	13	+ 138%	80	60	+ 33%
Haute-Normandie	15	8	+ 88%	65	40	+ 63%
Ile-de-France	3	7	- 57%	23	33	- 30%
Languedoc-Roussillon	19	5	+ 280%	85	77	+ 10%
Limousin	16	7	+ 129%	56	51	+ 10%
Lorraine	9	25	- 64%	52	63	- 17%
Midi-Pyrénées	29	26	+ 12%	134	137	- 2%
Nord-Pas-de-Calais	11	16	- 31%	76	87	- 13%
Pays de la Loire	28	13	+ 115%	117	94	+ 24%
Picardie	6	9	- 33%	41	88	- 53%
Poitou-Charentes	8	12	- 33%	54	60	- 10%
Provence-Alpes Côte d'Azur	26	8	+ 225%	139	64	+ 117%
Rhône-Alpes	42	43	- 2%	262	269	- 3%
<b>TOTAL</b>	<b>357</b>	<b>326</b>	<b>+ 10%</b>	<b>1 903</b>	<b>1 768</b>	<b>+ 8%</b>

► VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A)

Energies	Mois				Cumul			
	Mai-2011	Mai-2010	Variation Mai-11/Mai-10	PdM	Mai-2011	Mai-2010	Variation cumul Mai-11/Mai-10	PdM
Gazole	148 557	131 402	+ 13,1%	75,2%	722 033	679 773	+ 6,2%	71,2%
Essence	47 313	45 839	+ 3,2%	23,9%	274 015	250 030	+ 9,6%	27,0%
<b>GPL</b>	<b>210</b>	<b>7 948</b>	<b>- 97,4%</b>	<b>0,1%</b>	<b>10 743</b>	<b>36 113</b>	<b>- 70,3%</b>	<b>1,1%</b>
Hybride	961	537	+ 79,0%	0,5%	5 304	3 658	+ 45,0%	0,5%
Superéthanol	465	527	- 11,8%	0,2%	1 766	2 240	- 21,2%	0,2%
GNV	10	13	- 23,1%	0,0%	74	72	+ 2,8%	0,0%
Electrique	143	2		0,1%	814	17	+ 4 688,2%	0,1%
Autres					0	1		0,0%
<b>TOTAL</b>	<b>197 659</b>	<b>186 268</b>	<b>+ 6,1%</b>	<b>100%</b>	<b>1 014 749</b>	<b>971 904</b>	<b>+ 4,4%</b>	<b>100%</b>

► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne de mai 2011 (\*)

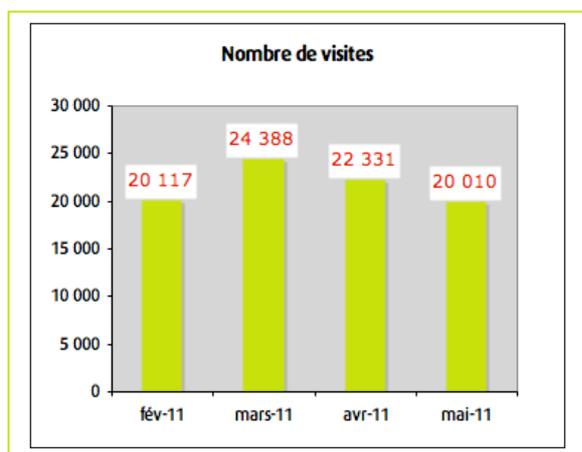
Le carburant le moins cher à la pompe : 0,87 euro TTC le litre



(\*) Source : MEDDTL

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-prix-de-vente-moyens-des.html>

► CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr (mai 2011)



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

1- Les gaz butane et propane .....	3 456
2- Comment rouler au GPL .....	2 493
3- GPL .....	2 434
4- Q/R sur le GPLc .....	1 649
5- Véhicules GPL neufs .....	1 531
6- Les installations butane propane .....	1 499
7- Carte de France du GPL .....	1 357
8- GPL carburant.....	661
9- Carte des stations .....	568
10- Pourquoi rouler au GPL.....	465

## ► Certificats d'Économies d'Énergie : résultats et projets

Nous reprenons ci-dessous la Lettre d'information d'avril 2011 publiée par la DGEC, Direction générale de l'Énergie et du Climat, qui fait part des résultats connus au 31-mars-2011 et des projets en matière de réglementation. Soulignons qu'à 6 mois du début de la 2<sup>ème</sup> période, 57 % de l'objectif a déjà été atteint, soit 196 TWh sur 345. (Voir également dans la partie « Presse » un article paru dans le BIP)



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,  
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

MINISTÈRE  
DE L'ÉCONOMIE, DES FINANCES  
ET DE L'INDUSTRIE

### Lettre d'information « Certificats d'économies d'énergie »

Avril 2011

#### Editorial

La deuxième période d'obligation d'économies d'énergie a démarré le 1<sup>er</sup> janvier 2011 et l'ensemble des parties prenantes du dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE) sont déjà en ordre de marche. Ainsi, de nombreux obligés ont déposé auprès des services instructeurs des demandes d'agrément de plan d'actions d'économies d'énergie et sept structures collectives ont d'ores et déjà été créées. Enfin, une circulaire sera très prochainement publiée pour apporter quelques précisions nécessaires sur la mise en œuvre de cette deuxième période.

Comme je vous l'ai indiqué dans la [lettre d'information de Novembre 2011](#), un projet de décret relatif au contrôle du dispositif et aux sanctions à appliquer en cas de manquements aux exigences réglementaires est en cours d'élaboration. Ce texte est élaboré avec l'ensemble des parties prenantes et a notamment fait l'objet de deux réunions de concertation. Une version définitive de ce décret est en cours de finalisation afin de prendre en compte les dernières remarques formulées. Ce projet sera soumis aux consultations obligatoires (Conseil Supérieur de l'Énergie, Commissaire à la simplification, Commission Consultative d'Évaluation des Normes), avant d'être envoyé au Conseil d'État pour examen. L'objectif est de publier ce texte cet été.

Le souci de la DGEC a toujours été d'adapter le dispositif aux objectifs ambitieux du Grenelle de l'environnement, tout en conservant sa fiabilité et en maîtrisant sa charge administrative. Conformément à cet objectif et en cohérence avec la réalité du dispositif en première période durant laquelle la CRIEE Ile-de-France a délivré 85 % des certificats, un pôle national unique sera prochainement créé. Localisé en Ile-de-France, ce pôle sera notamment chargé de l'instruction des demandes de certificats et des demandes d'agrément des plans d'actions d'économies d'énergie, de la délivrance des certificats et des agréments, de la réalisation des opérations de contrôle, du constat des infractions et, le cas échéant, de la prononciation des sanctions correspondantes. L'objectif est que ce service à compétence nationale soit opérationnel dès la rentrée 2011.

**Hélène Le Du**  
Sous-directrice du climat et de la qualité de l'air

#### Tableaux de bord

Les indicateurs figurant ci-dessous sont extraits du registre national des CEE et portent sur l'ensemble des certificats délivrés, entre le début du dispositif et le 31 mars 2011, par les services régionaux du ministère chargé de l'énergie.

Un total de 4 637 décisions ont été délivrées à 853 bénéficiaires, pour un volume de 196,2 TWh dont :

- 3 311 décisions à 342 obligés pour un volume de 180,1 TWh
- 1 326 décisions à 511 non obligés pour un volume de 16,1 TWh, dont 3,9 TWh pour le compte des collectivités territoriales (370 décisions).

Le volume total de 196,2 TWh se divise de la façon suivante : 191,5 TWh ont été obtenus dans le cadre d'opérations standardisées et 4,7 TWh via des opérations spécifiques.

Les économies d'énergie certifiées, via des opérations standardisées, se répartissent de la façon suivante entre les secteurs et sous-secteurs :

Secteur	% kWh cumac
Bâtiment résidentiel (BAR)	83,35 %
Bâtiment tertiaire (BAT)	7,05 %
Industrie (IND)	5,96 %
Réseaux (RRS)	3,53 %
Transports (TRA)	0,22 %

Sous-secteur	% kWh cumac
Enveloppe (EN)	17,03 %
Thermique (TH)	69,15 %
Équipement (EQ)	3,87 %
Services (SR)	0,88 %
Mâtiment (MA)	0,41 %
Utilités (UT)	5,54 %
Chaleur et Froid (CF)	2,58 %
Éclairage (EC)	0,97 %

Lettre d'information « Certificats d'économies d'énergie »  
Direction générale de l'énergie et du climat

Enfin, les dix opérations standardisées les plus fréquemment utilisées sont :

Référence	Intitulé de l'opération standardisée	% kWh cumulés
BAR-TH-06	Chaudière individuelle de type condensation	17,29 %
BAR-TH-08	Chaudière individuelle de type basse température	8,15 %
BAR-TH-07	Chaudière collective de type condensation	7,33 %
BAR-EN-01	Isolation de combles ou de toitures	6,11 %
BAR-TH-12	Appareil indépendant de chauffage au bois	5,70 %
BAR-TH-04	Pompe à chaleur de type air/eau	5,43 %
BAR-EN-04	Fenêtres ou porta-fenêtres complets avec vitrage isolant	5,30 %
BAR-TH-07-SE	Chaudière collective de type condensation avec contrat assurant le maintien du rendement énergétique de la chaudière	4,38 %
BAR-TH-28	Pompe à chaleur de type air/air	3,94 %
IND-UT-02	Système de variation électronique de vitesse sur un moteur asynchrone	3,51 %

### Structures collectives

La combinaison du point II de l'article 14 de la loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 modifiée de programme fixant les orientations de la politique énergétique et de l'article 3 du décret n° 2010-1563 du 29 décembre 2010 relatif aux obligations d'économies d'énergie dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie prévoit que les fournisseurs d'énergie soumis à des obligations d'économies d'énergie peuvent, afin de se libérer de leurs obligations, adhérer à une structure collective pour mettre en place des actions collectives visant à la réalisation d'économies d'énergie ou pour acquérir des certificats d'économies d'énergie. Pour un fournisseur d'énergie donné, cette adhésion entraîne le transfert global de son obligation liée à cette énergie vers la structure pour la totalité de la deuxième période du dispositif. Les structures collectives sont soumises à des obligations d'économies d'énergie égales à la somme des obligations transférées. En cas de défaillance de la structure collective, les obligations individuelles renvoient à chaque adhérent.

L'adhésion d'une structure collective doit notifier son adhésion à la DGEC dans un délai d'un mois à compter de la date d'acceptation par la structure collective de cette adhésion. Dans ce cadre, plusieurs vendeurs d'énergie (tous des vendeurs de fuel domestique à ce jour) ont sollicité la DGEC leurs adhésions à des structures collectives. Les fournisseurs d'énergie qui souhaitent étudier la possibilité de transférer leurs obligations peuvent se rapprocher de ces structures, dont la liste est, au mois d'avril 2011, la suivante :

1. Audit & Energie (260, rue François Perrin - 87 000 Limoges ; Tél. : 06.95.22.75.12) ;
2. Capital Energy (116, avenue Gabriel Péri - 92 400 Saint-Ouen) ;
3. CERT énergies (Maison de l'Entreprise - Site Saint Jacques II - 8, rue Alfred Kastler - 54 522 Maxéville Cedex ; Tél. : 03.83.95.65.66) ;
4. CertEnergy (95, boulevard Hausmann - 75 008 Paris ; Tél. : 01.80.05.07.11) ;
5. Ecofuel (135, avenue de Wagram - 75 017 Paris ; Tél. : 01.56.33.91.39) ;
6. Energie Perspective (24, rue de Californie - 44 400 Nantes) ;
7. Senergie (15, Le Clos Nival - 13 250 Saint-Chamas ; Tél. : 04.90.53.91.72).

Enfin, conformément à la réglementation en vigueur, chaque structure collective doit rendre publique la liste de ses adhérents. La DGEC a demandé aux structures collectives de faire figurer ces listes sur leurs sites Internet.

### Opération standardisée d'économies d'énergie : contrat de performance énergétique

Comme indiqué dans la Lettre d'Informations de février 2011, le septième arrêté définissant les opérations standardisées d'économies d'énergie est paru au Journal officiel du 20 janvier 2011. Ce texte a permis de publier deux fiches particulièrement attendues par les professionnels concernant la mise en place de contrats de performance énergétique (CPE), respectivement dans des bâtiments résidentiels (BAR-SE-02) et dans des bâtiments tertiaires (BAT-SE-01).

Afin d'encourager la mise en place de tels contrats, ces deux fiches prévoient une bonification en certificats conformément au quatrième alinéa de l'article 13 de la loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 modifiée de programme fixant les orientations de la politique énergétique qui prévoit que le nombre de certificats peut être pondéré selon la nature des actions d'économies d'énergie.

Les certificats sont ainsi délivrés en deux étapes suite à deux demandes : la première demande s'inscrit dans le cadre de la réalisation des opérations standardisées d'économies d'énergie prévues dans le bouquet de travaux du CPE ; la seconde s'inscrit dans le cadre de la bonification, qui dépend du pourcentage d'économies d'énergie garanti par le contrat et de la durée de la garantie de performance de ce contrat. Ainsi, pour un CPE dont le montant garanti d'économies d'énergie (en énergie primaire) est de 30 % et dont la durée est comprise entre 10 et 14 ans, le montant de CEE susceptible d'être obtenu est égal au volume de certificats prévu par les opérations standardisées incluses dans le CPE multiplié par 1,37.

### Liens utiles

- page dédiée aux CEE sur le site de la DGEC. Pour contacter la DGEC à propos de ce dispositif, vous pouvez utiliser l'adresse électronique suivante : [djec-certificats-economies-energie@developpement-durable.gouv.fr](mailto:djec-certificats-economies-energie@developpement-durable.gouv.fr) ;
- site du registre national des certificats d'économies d'énergie.

Lettre d'information « Certificats d'économies d'énergie »  
Direction générale de l'énergie et du climat

► **Projet de nomenclature des véhicules dans les ZAPA - Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air**

■ Le principe des « Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air », inscrit dans la loi portant engagement national pour l'environnement dite Loi Grenelle II du 12 juillet 2010, repose sur l'interdiction d'accès aux véhicules les plus émetteurs de particules et d'oxydes d'azote (NOx) dans la zone.

Les ZAPA pourront être instituées à titre expérimental pour trois ans, à l'initiative des communes ou groupements de communes de plus de 100 000 habitants, notamment dans les zones considérées comme des points noirs de pollution et pour lesquelles les valeurs limites réglementaires de la qualité de l'air ne sont pas - ou sont susceptibles de ne pas être - respectées.

Plusieurs textes réglementaires encadreront les expérimentations de ZAPA. Parmi ces textes, un projet d'arrêté ministériel établissant la nomenclature des véhicules dans les expérimentations de Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air vise à aider les collectivités à identifier les types de véhicules à exclure des ZAPA qu'elles mettront en place. Cette nomenclature est actuellement fonction de la date de première immatriculation des véhicules.

Le CFBP, associé à GrDF, a défini une position commune pour le GPL et le GNV concernant ce projet d'arrêté, afin d'en faire modifier l'annexe 1.

La modification proposée permettrait d'intégrer dans la nomenclature, non seulement la date d'immatriculation des véhicules, mais également l'énergie utilisée, l'impact polluant étant différent. Les propositions et l'argumentaire présenté à l'appui de ces propositions sont développés dans les pages suivantes.

**ANNEXE I**  
Projet de nomenclature des véhicules dans les ZAPA

CLASSE POLLUANTE	DATE DE PREMIERE MISE EN CIRCULATION (ou Norme Euro équivalente)			
	2 ROUES, TRICYCLES ET QUADRI-CYCLES A MOTEUR <sup>1</sup>	VOITURES PARTICULIÈRES <sup>1</sup>	VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS <sup>1</sup>	POIDS LOURDS, BUS et AUTOCAR <sup>1</sup>
*	Jusqu'à 30/06/2004 Inclus (Pré-Euro 2)	Jusqu'à 31/12/2006 Inclus (Pré-Euro 2)	Jusqu'à 06/09/2000 Inclus (Pré-Euro 2)	Jusqu'à 30/09/2001 Inclus (Pré-Euro III)
**		Entre le 01/01/2007 et le 31/12/2009 Inclus (Euro 2)	Entre le 01/01/2007 et le 31/12/2009 Inclus (Euro 2)	Entre le 01/01/2007 et le 31/12/2009 Inclus (Euro III)
***		Entre le 01/01/2004 et le 31/12/2005 Inclus (Euro 3)	Entre le 01/01/2002 et le 31/12/2004 Inclus (Euro 3)	
****	A partir du 01/01/2004 (Euro 2 et au delà) + tous les véhicules électriques	A partir du 01/01/2006 (Euro 4 et au delà) + tous les véhicules électriques	A partir du 01/01/2006 (Euro 4 et au delà) + tous les véhicules électriques	A partir du 01/01/2006 (Euro IV et au delà) + tous les véhicules électriques

1) Affichage couleur en fonction du niveau de pollution pour chaque catégorie de véhicules.

Le projet de nomenclature

■ Propositions et argumentaire développés par le CFBP :

**1- Pour les véhicules particuliers et les véhicules utilitaires légers :**

↳ Différencier les véhicules en fonction de leurs émissions de polluants locaux en séparant les véhicules homologués suivant la norme Euro essence d'une part et diesel d'autre part

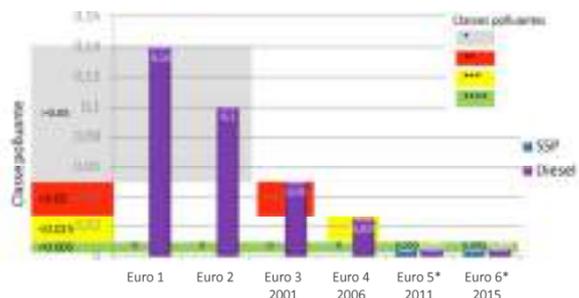
Les normes Euro essence et diesel reconnaissent des niveaux d'émissions différenciés pour chaque technologie.

A date équivalente d'immatriculation, les émissions maximales autorisées dans les normes Euro pour les véhicules essence et diesel sont différenciées pour les particules et les NOx : ainsi, un véhicule qui émet 0,5 g de NOx et 0,05 g de particules, serait dans la classe jaune de la nomenclature lorsqu'il est diesel et dans la classe rouge lorsqu'il est à essence, alors que ce dernier a le même impact polluant pour les NOx et n'émet quasiment pas de particules.

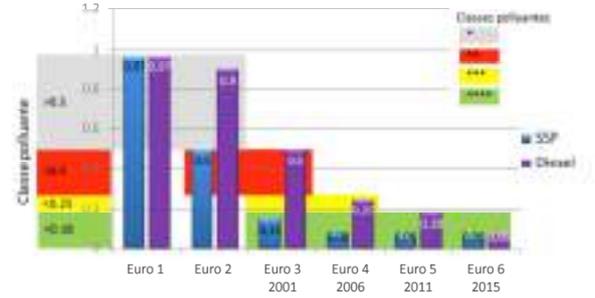
Ce résultat ne semble pas correspondre à l'objectif de réduction des polluants fixé par la loi. Ajoutons que la nomenclature accentuerait la distorsion de traitement entre véhicules essence et véhicules diesel en favorisant ces derniers, qui bénéficient déjà d'une norme Euro moins contraignante alors qu'ils sont plus émetteurs de particules et de NOx à dates de mise sur le marché équivalentes.

Les 2 graphes ci-dessous permettent de visualiser ce que représenterait l'impact de la classification des véhicules non plus sur leur date de première mise en circulation mais sur leurs émissions de polluants.

Proposition de classes polluantes basées sur un niveau maximum d'émissions base Euro 5 pour classe \*\*\*\* incidence particules



Proposition de classes polluantes basées sur un niveau maximum d'émissions base Euro 5 pour classe \*\*\*\* incidence NOx



► En prenant en considération les émissions réelles, les véhicules essence doivent donc bénéficier, à dates d'immatriculations identiques, d'au moins une classe d'avance sur les véhicules diesel :

	SSP	Diesel
Euro 1	Grise	Grise
Euro 2	Rouge	Grise
Euro 3	Jaune	Rouge
Euro 4	Vert clair	Jaune
Euro 5	Vert clair	Vert clair
Euro 6	Vert clair	Vert clair

↳ Afficher, dans la nomenclature, l'avance de 2 normes Euro que présentent objectivement, en matière d'émissions de NOx et de particules, les véhicules homologués suivant la norme Euro essence :

Les données spécifiques GPL (et GNV) :

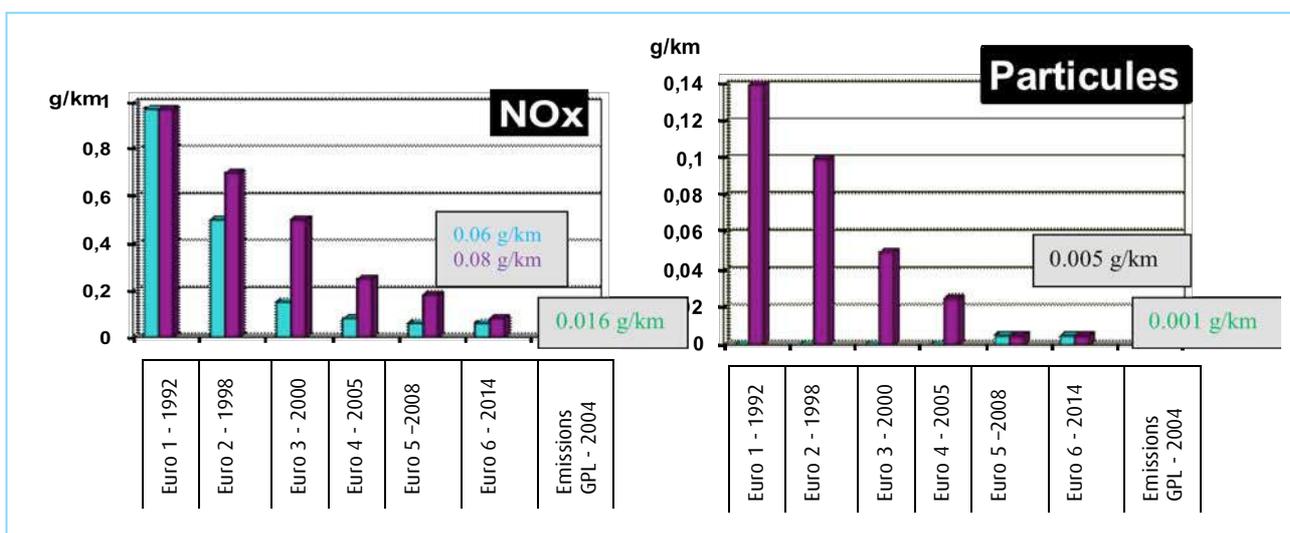
Aujourd'hui, les véhicules légers et utilitaires légers fonctionnant au GPL et au GNV sont systématiquement bicarburant et utilisent l'essence comme carburant d'appoint.

Toutefois, la particularité chimique des gaz GPL et GNV leur confère des atouts environnementaux supérieurs à ceux de l'essence et du diesel concernant les polluants locaux.

Les graphes ci-après présentent les émissions maximales des normes Euro par carburant diesel et essence – les normes essence s'appliquant aussi aux véhicules GPL et GNV.

Sont ajoutés à ces émissions maximales fixées par les normes Euro, les résultats obtenus par l'étude *European emission test program* de 2004 (EETP - réalisée en partenariat avec l'ADEME) sur des véhicules Euro 3 en cycle NEDC.

Ces résultats montrent que les véhicules GPL sont systématiquement en avance de plusieurs normes Euro sur les émissions impactant la qualité de l'air (particules & NOx). Les niveaux d'émissions sont très inférieurs aux plafonds des normes Euro 5 et Euro 6.



SSP Diesel GPL

Normes Euro : date d'entrée en vigueur pour les nouveaux modèles de véhicules  
 \* NOx : valeurs Euro 1 et Euro 2 pour essence et diesel = HC + NOx  
 \* Particules : valeurs Euro 5 et Euro 6 pour l'essence ne concernent que les moteurs à injection directe mélange pauvre

▶ Ces résultats justifient un traitement différencié des véhicules GPL et GNV des autres véhicules et s'inscrit dans une table des classes polluantes comme celle précédemment proposée amendée comme suit :

	GPL GNV	SSP	Diesel
Euro 1	Red	Grey	Grey
Euro 2	Yellow	Red	Grey
Euro 3	Green	Yellow	Red
Euro 4	Green	Green	Yellow
Euro 5	Green	Green	Green
Euro 6	Green	Green	Green

▶ Une différenciation essence vs diesel vs GPL ou GNV ne compliquerait pas les contrôles car la carburant GNV ou GPL figure sur la carte grise.

## 2- Pour les poids lourds et les bus :

→ Tenir compte des mesures réalisées en situation réelle présentées par l'ADEME en 2007 et mises à jour en 2011 et accorder aux véhicules GPL et GNV une catégorie d'avance par rapport aux véhicules diesel.

▶ Cette proposition permettrait de refléter les performances réelles en matières d'émissions de polluants des véhicules diesel d'une part, et GPL ou GNV d'autre part.

	GPL GNV	Diesel
Euro 1		
Euro 2		
Euro 3		
Euro 4		
Euro 5		
Euro 6		

Plus d'information : [s.gibier@cfbp.fr](mailto:s.gibier@cfbp.fr)

Sur les ZAPA : voir également le site du Ministère :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Qu-est-ce-qu-une-zone-d-actions.html>



## 3 EN BREF

### ► Bilan du nouveau contrat SPA-CFBP

Le 9 mai dernier, le CFBP a réuni à Brignais, en région lyonnaise, les représentants du service d'assistance professionnel (SPA) ainsi que les représentants des adhérents au Groupe de Travail « Sécurité » pour faire un bilan après un an de mise en vigueur du nouveau contrat SPA/CFBP. Cette réunion, organisée chez l'un des membres du SPA, a permis de définir des axes d'amélioration. Citons par exemple :

- une modification des fiches de reporting vers le CFBP,
- une analyse technique des incidents « fuite de gaz, odeur », objet des appels vers les SPA,
- une modification de la procédure de traitement des appels entrants reçus par les SPA.

Plus d'information : [h.francois@cfbp.fr](mailto:h.francois@cfbp.fr)

### ► Normalisation : travaux du CEN TC 286

Les 11 et 12 mai derniers, le CFBP et l'AFNOR ont accueilli la réunion plénière du Comité européen de normalisation, CEN TC 286 « Equipements GPL et accessoires ».

Les deux jours ont été consacrés à l'examen de l'avancement des travaux de ce Comité et de ses sous groupes.

Le Comité a validé les propositions de lancement des enquêtes publiques relatives aux normes en cours de révision, ainsi que le lancement de travaux relatifs à la révision de certaines normes.

Plus d'information : [h.francois@cfbp.fr](mailto:h.francois@cfbp.fr)



# 4 DANS LA PRESSE

> **Certificats d'économies d'énergie : vers la mise en place d'un guichet unique**  
BIP - 12-05-2011



## CERTIFICATS D'ÉCONOMIE D'ÉNERGIE : VERS LA CRÉATION D'UN GUICHET UNIQUE

La deuxième période d'obligation d'économies d'énergie a démarré le 1<sup>er</sup> janvier 2011 et l'ensemble des parties prenantes du dispositif des CEE sont déjà en ordre de marche, se félicitent les ministères concernés dans la lettre d'information sur le sujet, parue le 10 mai. Reste à faire paraître quelques textes et à mettre en place un pôle national unique, une innovation qui répond à un principe de réalité, nous explique Yann Ménager, chef du bureau "Chaleur et équipements" à la Direction générale de l'Énergie et du Climat. Parallèlement, la délivrance des certificats se poursuit à un bon rythme, pour le plus grand bénéfice des consommateurs.

De nombreux obligés au régime des CEE (les fournisseurs d'énergies de chauffage mais aussi, depuis le début de l'année, de carburants) ont déposé auprès des services instructeurs des demandes d'agrément de plan d'action d'économies d'énergie et sept structures collectives ont d'ores et déjà été créées, pour faciliter la vie de ceux qui veulent se libérer de leurs obligations. La possibilité en existait déjà durant la première période pour les seuls obligés "fioul domestique", elle a été étendue à toutes les énergies pour la deuxième étape. Mais pour le moment seuls les vendeurs de fioul y ont recours et l'on imagine bien qu'à sept, la concurrence puisse se faire rude. Chacune de ces structures devra, rappelons-le, rendre publique la liste de ses adhérents. Une circulaire doit encore être très prochainement publiée pour apporter quelques précisions sur la mise en œuvre de la deuxième période. D'autre part, le projet de décret relatif au contrôle du dispositif et aux sanctions est toujours en cours d'élaboration, l'objectif étant de le publier à l'été prochain.

Mais une innovation dans le système est aussi attendue, qui donnera lieu à la publication d'un décret et d'un arrêté : la création d'un guichet unique. Localisé en Ile-de-France, ce pôle national sera chargé de l'instruction des demandes de certificats et des demandes d'agrément des plans d'action d'économies d'énergie, de la délivrance des certificats et des agréments, de la réalisation des opérations de contrôle, du constat des infractions. L'objectif est que ce service à compétence nationale soit opérationnel dès la rentrée 2011.

Exit donc le système précédent qui voulait que l'ensemble des démarches de l'obligé soit assuré auprès du préfet de la région où est situé son siège social. Sans

surprise, vu l'importance de l'objectif dévolu à EDE, ce dispositif a fait que durant la première période la DRIEE Ile-de-France a délivré 85 % des certificats. Avec l'arrivée dans le système des distributeurs de carburants, dont la quasi-totalité ou presque ont leur siège dans la région parisienne, ce pourcentage ne pouvait que progresser. Désormais, les demandes devront être adressées directement au ministre chargé de l'Énergie qui transférera, par arrêté, cette compétence au pôle national. Une évolution qui relève donc du principe de réalité et qui permettra d'éviter tout risque de différence de traitement dans les demandes et de simplifier la procédure en la rendant « plus rapide et plus efficace », explique Yann Ménager.

### L'OBJECTIF SUR LES DEUX PÉRIODES REMPLI À 50 %

Pendant que tout ceci se met en place, le système continue de fonctionner. « Il n'y a pas eu de rupture de rythme », constate le chef du bureau "Chaleur et équipements" de la DGEC, qui se réjouit des résultats déjà obtenus pour le grand bien des consommateurs. A fin mars 2011, le volume de certificats délivrés atteignait près de 200 TWh (196,2 TWh pour être précis) depuis l'instauration du régime des CEE, le 1<sup>er</sup> juillet 2006. Soit la moitié du chemin à parcourir pour atteindre les près de 400 TWh voulus à l'issue de la deuxième période, fin 2013. Il s'agira, une fois toute la procédure en ordre de marche, de ne pas trop tarder à évoquer la 3<sup>ème</sup> étape, ceci afin de donner une visibilité aux acteurs.

A fin mars, un total de 4 637 décisions avaient été délivrées à 853 bénéficiaires, pour un volume, donc, de 196,2 TWh (à comparer à 164,3 TWh fin novembre 2010 et 140,7 TWh fin septembre, ce qui prouve que le rythme est solide). Quant aux économies certifiées, les tendances restent les mêmes : à 83,25 % dans le bâtiment résidentiel (69,15 % pour le thermique, 17,03 % pour l'enveloppe). Parmi les dix opérations standardisées les plus fréquemment utilisées, c'est toujours l'acquisition d'une chaudière individuelle de type condensation qui tient la corde (17,79 %), tendance qui devrait se renforcer avec les primes à la casse mises en place par différents opérateurs.

## SOMMAIRE

### 1- STATISTIQUES (juin 2011) Page 1

- ▶ Données climatiques
- ▶ Chiffres-clés
- ▶ Ventes de GPL en France
- ▶ Installations neuves gaz propane
- ▶ Vente de véhicules particuliers neufs
- ▶ Baromètre du GPL carburant
- ▶ Connexions au site [cfbp.fr](http://cfbp.fr)

### 2- ACTUALITÉS TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES Page 6

- ▶ Equipements sous pression transportables
- ▶ Parasols chauffants
- ▶ ZAPA (suite)

### 3- EN BREF Page 8

- ▶ Rive 2011

### 4- DANS LA PRESSE Page 9

- ▶ INRS : Fiche pratique de sécurité - Véhicule fonctionnant au GPL



## 1 STATISTIQUES (juin 2011)

### ▶ DONNÉES CLIMATIQUES <sup>(1)</sup>:

	JUIN-2011	JUIN-2010
Température moyenne	18°1	18°4
Nombre de jours ouvrés	20	22
Degrés-jours du mois	0	0
Coefficient de rigueur	1	1
Degrés-jours cumulés	1 040,8	1 392,9

(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 ;
- température-seuil uniforme depuis 1970 et pour toutes les énergies de 17 °C ;
- relevés de température effectués dans 22 stations météorologiques, 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 Juin 2011

- > Total Ventes « vrac » juin 2011 vs juin 2010 : - 23,6 %
- > Total Ventes « condi » juin 2011 vs juin 2010 : - 7,4 %
- > Total Ventes GPL carburant stations juin 2011 vs juin 2010 : + 5,7 %

Comité Français du  
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

[contact@cfbp.fr](mailto:contact@cfbp.fr)

[www.cfbp.fr](http://www.cfbp.fr)

N° SIRET : 784 855 033 00063

► VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	juin-2011	juin-2010	Variation	juin-2011	juin-2010	Variation
<b>BUTANE</b>						
conditionné	21 621	23 710	- 8,8 %	143 571	154 551	- 7,1 %
vrac	5 046	6 642	- 24,0 %	36 880	42 594	- 13,4 %
<b>s/total Butane</b>	<b>26 667</b>	<b>30 352</b>	<b>- 12,1 %</b>	<b>180 451</b>	<b>197 145</b>	<b>- 8,5 %</b>
<b>PROPANE</b>						
conditionné	10 757	11 293	- 4,7 %	66 364	70 952	- 6,5 %
Condi/carburant	5 594	5 993	- 6,7 %	35 078	33 863	+ 3,6 %
<b>s/total conditionné</b>	<b>16 351</b>	<b>17 286</b>	<b>- 5,4 %</b>	<b>101 442</b>	<b>104 815</b>	<b>- 3,2 %</b>
<b>Vrac carburant</b>	<b>2 883</b>	<b>2 725</b>	<b>+ 5,8 %</b>	<b>17 528</b>	<b>16 538</b>	<b>+ 6,0 %</b>
Vrac 0/6 T	18 729	30 603	- 38,8 %	407 328	506 431	- 19,6 %
Vrac 6/12 T	5 427	6 409	- 15,3 %	69 741	82 440	- 15,4 %
Vrac 12/80 T	8 172	9 375	- 12,8 %	110 600	128 723	- 14,1 %
<b>Vrac 0/80 T</b>	<b>32 328</b>	<b>46 387</b>	<b>- 30,3 %</b>	<b>587 669</b>	<b>717 594</b>	<b>- 18,1 %</b>
Vrac > 80 T	15 279	16 588	- 7,9 %	137 762	141 678	- 2,8 %
Réseau canalisé	1 441	2 253	- 36,0 %	33 914	36 863	- 8,0 %
<b>Sous-total vrac</b>	<b>51 931</b>	<b>67 953</b>	<b>- 23,6 %</b>	<b>776 873</b>	<b>912 673</b>	<b>- 14,9 %</b>
<b>Sous-total propane</b>	<b>68 282</b>	<b>85 239</b>	<b>- 19,9 %</b>	<b>878 315</b>	<b>1 017 488</b>	<b>- 13,7 %</b>
GPLc / Stations	10 909	10 322	+ 5,7 %	62 680	51 946	+ 20,7 %
<b>Total conditionné</b>	<b>37 972</b>	<b>40 996</b>	<b>- 7,4 %</b>	<b>245 013</b>	<b>259 366</b>	<b>- 5,5 %</b>
<b>Total vrac</b>	<b>56 977</b>	<b>74 595</b>	<b>- 23,6 %</b>	<b>813 753</b>	<b>955 267</b>	<b>- 14,8 %</b>
<b>TOTAL</b>	<b>105 858</b>	<b>125 913</b>	<b>- 15,9 %</b>	<b>1 121 446</b>	<b>1 266 579</b>	<b>- 11,5 %</b>
Dont carburant	19 386	19 040	+ 1,8 %	115 286	102 347	+ 12,6 %

► **INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz)**

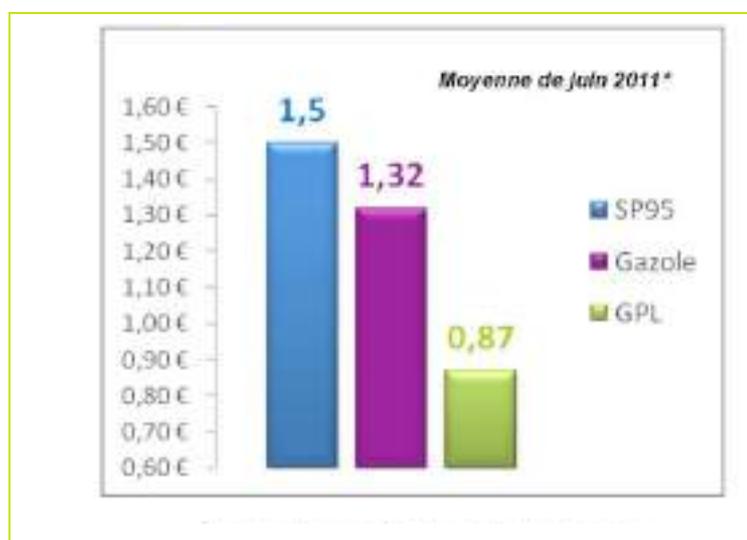
Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Juin-2011	Juin-2010	variation	Juin-2011	Juin-2010	variation
Alsace	28	9	+ 211%	96	31	+ 210%
Aquitaine	33	36	- 8%	171	144	+ 19%
Auvergne	11	20	- 45%	101	74	+ 36%
Basse-Normandie	14	25	- 44%	83	121	- 31%
Bourgogne	8	11	- 27%	51	70	- 27%
Bretagne	22	20	+ 10%	133	125	+ 6%
Centre	25	28	- 11%	110	143	- 23%
Champagne-Ardenne	7	2	+ 250%	28	37	- 24%
Corse	3	1	+ 200%	97	52	+ 87%
Franche-Comté	18	36	- 50%	98	96	+ 2%
Haute-Normandie	14	13	+ 8%	79	53	+ 49%
Ile-de-France	4	4	+ 0%	27	37	- 27%
Languedoc-Roussillon	8	10	- 20%	93	87	+ 7%
Limousin	6	18	- 67%	62	69	- 10%
Lorraine	11	7	+ 57%	63	70	- 10%
Midi-Pyrénées	28	18	+ 56%	162	155	+ 5%
Nord-Pas-de-Calais	13	13	+ 0%	89	100	- 11%
Pays de la Loire	25	19	+ 32%	142	113	+ 26%
Picardie	16	28	- 43%	57	116	- 51%
Poitou-Charentes	8	8	+ 0%	62	68	- 9%
Provence-Alpes Côte d'Azur	26	15	+ 73%	165	79	+ 109%
Rhône-Alpes	48	43	+ 12%	310	312	- 1%
<b>TOTAL</b>	<b>376</b>	<b>384</b>	<b>- 2%</b>	<b>2 279</b>	<b>2 152</b>	<b>+ 6%</b>

► VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A)

Energies	Mois				Cumul			
	Juin-2011	Juin-2010	Variation Juin-11/Juin-10	PdM	Juin-2011	Juin-2010	Variation cumul Juin-11/Juin-10	PdM
Gazole	157 542	170 075	- 7,4%	74,9%	879 575	849 848	+ 3,5%	71,8%
Essence	50 820	59 808	- 15,0%	24,2%	324 835	309 838	+ 4,8%	26,5%
<b>GPL</b>	<b>119</b>	<b>9 123</b>	<b>- 98,7%</b>	<b>0,1%</b>	<b>10 862</b>	<b>45 236</b>	<b>- 76,0%</b>	<b>0,9%</b>
Hybride	756	831	- 9,0%	0,4%	6 223	4 489	+ 38,6%	0,5%
Superéthano l	836	678	+ 23,3%	0,4%	2 602	2 918	- 10,8%	0,2%
GNV	10	10	+ 0,0%	0,0%	84	82	+ 2,4%	0,0%
Electrique	141	6		0,1%	955	23	+ 4 052,2%	0,1%
Autres	12			0,0%	12	1	+ 1 100 %	0,0%
<b>TOTAL</b>	<b>210 236</b>	<b>240 531</b>	<b>- 12,6%</b>	<b>100%</b>	<b>1 225 148</b>	<b>1 212 435</b>	<b>+ 1,0%</b>	<b>100%</b>

► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne de juin 2011 (\*)

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,87 euro TTC le litre



(\*) Source : MEDDTL

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-prix-de-vente-moyens-des.html>

► CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr (juin 2011)



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

1- Les gaz butane et propane .....	2 805
2- Comment rouler au GPL .....	2 289
3- GPL .....	2 072
4- Carte de France du GPL .....	1 437
5- Q/R sur le GPLc .....	1 429
6- Les installations butane propane .....	1 129
7- Véhicules GPL neufs .....	1 094
8- Carte des stations .....	536
9- Pourquoi rouler au GPL.....	429
10- GPL carburant.....	426

## 2 ACTUALITES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES

### ► Equipements sous pression transportables

*Dans le cadre de la retranscription en droit français de la nouvelle Directive Equipements sous Pression Transportables - DESPT, Directive 2010/35/UE du 16 juin 2010 qui abroge la précédente Directive 1999/35/CE (\*) -, le décret n° 2011-758 du 28 juin 2011 paru au JO du 30 juin 2011 modifie le décret n°2001-386 du 3 mai 2001 modifié relatif aux équipements sous pression transportables.*

Pour mémoire, la directive 2010/35/UE du 16 juin 2010 relative aux équipements sous pression transportables a été publiée le 30 juin 2010.

Le besoin de simplification et de clarification est la principale raison de la révision de la part de la Commission. Ni le champ d'application, ni les dispositions de la directive précédente ne sont modifiés quant au fond.

Les principales innovations de la nouvelle directive sont les suivantes :

- Intégration des règles concernant la commercialisation de produits sur le marché unique («nouveau cadre législatif» - règlement n° 765/2008 et décision n° 768/2008/CE).
- Élimination des contradictions entre la directive précédente sur les équipements sous pression transportables et les règles internationales en matière de transport de marchandises dangereuses incorporées dans la législation communautaire au moyen de la directive 2008/68/CE (Directive TIMD : Transport Intérieur de Marchandises Dangereuses).

Ainsi, les dispositions relatives à l'évaluation de la conformité et au contrôle périodique de la précédente DESPT sont désormais complètement intégrées dans l'ADR, règlement international de transport des marchandises dangereuses, auquel la DESPT fait référence.

(\*) cf. Rapport d'Activité 2010 du CFBP

Décret n° 2011-758 du 28 juin 2011 portant modification du décret n° 2001-386 du 3 mai 2001 modifié relatif aux équipements sous pression transportables

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000024277316&dateTexte=&categorieLien=id>

Plus d'information : [o.barberis@cfbp.fr](mailto:o.barberis@cfbp.fr)

### ► Parasols chauffants

La Ville de PARIS a adopté le 6 mai 2011 un nouveau règlement des étalages et terrasses. Ce règlement interdit purement et simplement les parasols chauffants au gaz au motif d'émissions de gaz polluants.

La suppression des dispositifs existants devra intervenir au plus tard dans les deux ans.

Le CFBP a déposé un recours gracieux contre ce nouveau règlement. L'AFG va elle aussi déposer un recours gracieux.

■ Le Conseil National de l'Air (CNA) s'est réuni le mardi 28 juin 2011 et a présenté ses recommandations à la ministre Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET sur une série de mesures destinées à enrichir les plans d'actions en faveur de la qualité de l'air dans les territoires. Les avis du Conseil National de l'Air sont transmis au gouvernement qui les prendra en compte dans ses décisions.

Concernant les Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air ZAPA, la recommandation du CNA reprend en partie les arguments de la note commune CFBP GrDF en faveur des carburants gazeux :

- Distinction des véhicules essence et diesel
- Prise en compte du GPL et du GNV

Le CNA a rappelé l'importance de certaines mesures notamment celle de favoriser le renouvellement des appareils de chauffage domestiques anciens à l'aide du crédit d'impôt développement durable...  
[http://www.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?page=article&id\\_article=23416](http://www.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?page=article&id_article=23416)

#### **Pour en savoir plus sur le Conseil national de l'air :**

Créé par le décret 97-432 du 29 avril 1997, modifié récemment par le décret 2011-625 du 1er juin 2011, le Conseil national de l'air a été installé après l'adoption de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE).

Le Conseil national de l'air est présidé par M. Martial SADDIER, député de Haute-Savoie, vice-président de l'association des maires de France. Deux vice-présidents ont été nommés : M. Jean-Louis SAN-MARCO, président de la FNES et M. Serge ORRU, directeur du WWF France.

Composé de 48 membres d'origines variées (administrations, établissements publics, élus, personnalités qualifiées, industriels, associations), il constitue un organe de concertation, de consultation et de propositions dans le domaine de la lutte contre la pollution et l'amélioration de la qualité de l'air. Il peut être saisi par le ministre chargé du développement durable pour donner un avis et être consulté sur les projets de textes législatifs et réglementaires.

L'arrêté portant nomination des représentants au Conseil national de l'air a été publié au JO du 10 juillet 2011.

(Arrêté du 24 juin 2011 portant nomination au Conseil national de l'air :

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000024327415&dateTexte=&categorieLien=id>)

Plus d'information : [s.gibier@cfbp.fr](mailto:s.gibier@cfbp.fr)

## 3 EN BREF

### ► RIVE 2011

Pour la seconde année consécutive, le CFBP a participé aux Rencontres Internationales des Voitures Ecologiques organisées à Alès (30) les 6 et 7 Juillet 2011.

Cette manifestation a permis de rencontrer de nombreux partenaires institutionnels, Sénateurs, Députés, Maires, etc. afin de présenter la réponse de la filière GPL en matière de voitures écologiques dans la cadre d'une politique de déplacements durables.

Le CFBP a présenté 4 véhicules de catégories différentes illustrant les possibilités d'utilisation du GPLc pour des usages différents :

- un véhicule à caractère sportif, l'ALFA ROMEO MITO,
- un véhicule du segment « compacte » Hybride, la TOYOTA PRIUS,
- un véhicule de taille moyenne supérieure, la KIA Hybride électrique /GPL,
- et enfin un véhicule utilitaire, la DACIA LOGAN Pick up.

Ces véhicules ont été essayés par de nombreux participants sur la piste du circuit d'Alès. Outre les qualités écologiques et économiques du GPLc, les essayeurs ont tous apprécié l'agrément de conduite associé au GPLc, non dégradé par rapport à un véhicule à essence.



# 4 DANS LA PRESSE

> **INRS : Fiche pratique de sécurité : véhicules fonctionnant au GPL**  
Travail & Sécurité – juillet-août 2011

## FICHE PRATIQUE DE SÉCURITÉ

## ED 139



Après avoir décrit les caractéristiques fondamentales des GPL, cette fiche pratique indique les principales précautions et recommandations à suivre pour éviter ou limiter les risques lors des interventions sur le circuit ou sur le véhicule équipé au GPL. Elle vient en complément du document Véhicules fonctionnant au GPL Mesures de prévention contre le risque explosion (ED 8093) et met en lumière des notions plus amplement détaillées dans ledit document.

## Véhicules fonctionnant au GPL Intervenir en sécurité

Certains véhicules utilisent comme source d'énergie des gaz de pétrole liquéfiés, communément appelés GPL. Bien que dans son principe, l'utilisation est comparable à celle des essences, il faut tenir compte des caractéristiques du GPL pour toutes interventions sur des véhicules ainsi équipés (garages, ateliers de réparation, d'entretien ou de récupération automobile...) et respecter certaines mesures spécifiques.

Toutes les opérations sur le circuit ou le réservoir doivent être réalisées par des personnes qualifiées ayant reçu une forma-

tion spécifique. Le domaine d'intervention associé aux différents niveaux de qualification est résumé plus loin.

### Caractéristiques physiques et chimiques

L'appellation GPL (pour gaz de pétrole liquéfié) appliquée à des combustibles liquéfiés sous pression est réservée au propane (C<sub>3</sub>H<sub>8</sub>), au butane (C<sub>4</sub>H<sub>10</sub>) et à leurs mélanges. En France, le carburant GPL est un mélange de propane-butane, liquéfié sous 0,5 MPa (5 bars) de pression

à 20°C. La teneur en propane varie selon la saison entre 60 % l'hiver et 40 % l'été.

Dans le réservoir, le GPL sous pression se présente sous deux états, une phase gazeuse et une phase liquide.

La phase gazeuse est un gaz combustible pouvant former avec l'air des mélanges inflammables et explosibles. Les GPL en phase gazeuse sont près de deux fois plus lourds que l'air : ils vont avoir tendance à se répandre sur le sol et à s'accumuler dans les parties basses.

■ Les GPL sont incolores, donc invisibles ; ils sont inodores à l'état naturel, non irritants pour les yeux et les bronches, donc non détectables. Pour permettre la détection olfactive, ils sont odorisés à l'aide de mercaptans.

■ La tension de vapeur (pression de la vapeur existant au-dessus du liquide en vase clos) d'un hydrocarbure croît rapidement avec la température. Il en résulte qu'un fort échauffement du réservoir va conduire à une augmentation importante de sa pression interne.

■ Les GPL sont gazeux à température et pression normales, ils se liquéfient s'ils sont suffisamment comprimés ou refroidis. L'augmentation de volume lors de la vaporisation est considérable : 1 kg de propane à l'état liquide occupe un volume de 2 litres environ alors qu'une fois à l'état gazeux, il occupera environ 500 litres.

Lorsque la température s'élève de 1°C, le volume du GPL en phase liquide augmente de 0,25 %, raison pour laquelle les réservoirs ne sont remplis qu'à 80 % de leur capacité au moyen d'un limiteur d'emplissage et sont équipés d'un dispositif limiteur de surpression (soupape) qui, dès l'augmentation anormale de la pression interne, entraîne l'ouverture de ce dispositif.

## Risques

Les GPL sont stockés sous pression dans des réservoirs. Il convient de maintenir le confinement des GPL et d'éviter leur échauffement. Compte tenu des caractéristiques physiques et chimiques des GPL, les risques seront consécutifs à des fuites dues à une défaillance de l'installation, à l'endommagement accidentel d'une partie de l'équipement GPL, à une manipulation malencontreuse lors d'une intervention sur le véhicule ou à des ruptures liées à l'augmentation de la température des récipients de stockage.

### Risques dus à la vaporisation

À l'air libre, à la pression atmosphérique, la vaporisation se produit à environ - 30°C (température d'ébullition). La phase liquide, au contact de la peau, provoque des brûlures (rougeurs, cloques...) dues à sa très faible température. La phase gazeuse, à haute dose, peut avoir un effet légèrement anesthésiant et/ou asphyxiant (par déplacement de l'oxygène).

### Risques dus aux fuites

Qu'il soit en phase liquide ou gazeuse, le GPL est très fluide. Le risque de fuites existe et peut être à l'origine d'incendies et d'explosions. Ces risques seront particulièrement élevés dans les parties basses ou les espaces confinés, là où le GPL, plus lourd que l'air, en s'accumulant, pourra atteindre sa limite inférieure d'inflammabilité ou d'explosivité.

## Limites inférieure et supérieure d'inflammabilité

La **limite inférieure d'inflammabilité (LI)** d'un gaz dans l'air est la concentration minimale en volume dans le mélange au-dessus de laquelle il peut être enflammé.  
La **limite supérieure d'inflammabilité (LSI)** d'un gaz dans l'air est la concentration maximale en volume dans le mélange au-dessous de laquelle il peut être enflammé.

	LI* % en volume dans un mélange avec l'air	LSI
Butane	1,8	8,4
Propane	2,1	9,3
GPL commercial (exemple)	1,9	9,1

\* Les caractéristiques d'inflammabilité des gaz diffèrent selon leurs modes de détermination. On pourra donc trouver dans la bibliographie des valeurs considérablement différentes de celles proposées ici.

### Risques dus à un échauffement

La pression du GPL dépend exclusivement de la température. Un fort échauffement dû à une cause externe (incendie, soleil, séchage en cabine de peinture...) conduit à une augmentation de la pression interne dans le réservoir ainsi qu'à un accroissement du volume occupé par la phase liquide lié à sa dilatation. Ces deux phénomènes peuvent entraîner l'éclatement du récipient. Pour ces raisons, les réservoirs sont équipés d'un dispositif limiteur de surpression (soupape), une augmentation anormale de la pression interne entraînant l'ouverture de ce dispositif.

### Consignes à respecter au cours d'une intervention sur un véhicule équipé au GPL

#### Formation

Toutes les interventions sur un véhicule équipé au GPL doivent être obligatoirement réalisées par du personnel qualifié ayant suivi une formation adaptée et autorisée par l'employeur. Il doit être informé et documenté sur les spécificités de ce type de

véhicule et sur le comportement à adopter en cas d'événement pouvant mettre en cause la sécurité.

La formation portera notamment sur la connaissance du carburant, la maîtrise de l'installation des véhicules équipés, les consignes de remplissage, la conduite à tenir en cas d'incidents...

Une formation concernant le GPL est délivrée par les constructeurs automobiles ou par certains centres de formation spécialisés et recommandés par le CFBP (Comité Français du butane et du propane). Seules les personnes ayant suivi cette formation spécifique sont autorisées à intervenir sur les véhicules équipés au GPL.

La transformation de véhicule devant fonctionner au GPL est subordonnée aux dispositions de l'arrêté du 10 novembre 2004 (JO du 29 décembre 2004).

Il est proposé que le personnel de maintenance soit divisé en trois catégories, suivant les opérations auxquelles il sera affecté. Les formations dispensées seront spécifiques et les trois niveaux d'intervention sont résumés dans le tableau ci-dessous.

Niveau de qualification	Domaine d'intervention autorisée	Formation requise
1	Personnel pouvant intervenir sur le circuit basse pression en phase gazeuse en aval du détendeur.	Personnel ayant suivi une formation sur le GPL ou une formation constructeur.
2	Personnel pouvant intervenir sur le circuit basse pression, le circuit en phase liquide, le réservoir et ses accessoires mais non habilité à transformer un véhicule essence en bicarburant essence/GPL.	Personnel ayant suivi une formation spécifique lui permettant d'intervenir sur l'intégralité du système, le réservoir et le circuit en phase liquide.
3	Personnel pouvant intervenir sur l'intégralité du circuit GPL et habilité à transformer le véhicule en assurant le placement d'un kit GPL (voir arrêté du 10 novembre 2004).	Personnel ayant suivi une formation permettant de juger de la faisabilité de l'intervention et de s'assurer que le véhicule est sûr et fonctionne correctement.

## Consignes générales

Les opérateurs porteront des vêtements couvrants, exempts de fibres synthétiques génératrices d'électricité statique, ainsi que des chaussures antistatiques (le revêtement de sol sera adapté afin de favoriser l'écoulement des charges).

Pour éviter le contact avec la peau ou les muqueuses, les intervenants porteront gants et visière de sécurité.

Toutes les interventions susceptibles d'engendrer des fuites devront s'effectuer à l'extérieur, dans un endroit suffisamment dégagé et ventilé, à une distance minimale de 10 mètres :

- de toute ouverture de bâtiments,
- de tout point d'ignition (feu nu, point chaud, étincelle électrique...),
- de tout point bas (égout, cave, fosse...),
- de tout dépôt de matière(s) combustible(s) ou combustible(s).

Afin de travailler en sécurité, il est nécessaire d'appliquer les recommandations suivantes :

- avant l'intervention, ouvrir toutes les portes et tous les capots du véhicule pour éviter toute accumulation de mélange explosible à l'intérieur ;

- vérifier l'absence de détérioration du circuit GPL et le bon état de la polyvanne, des accessoires et du réservoir (notamment pour les véhicules accidentés) ;

- éviter les sources d'ignition à proximité de la zone de travail :

- interdire de fumer, placer les panneaux « interdiction de fumer » à l'entrée de la zone de sécurité,

- exclure tous travaux par point chaud à proximité du lieu de l'intervention,

- ne provoquer aucune étincelle électrique ou électrostatique,

- vérifier qu'il n'y a, dans les poches des vêtements, aucun objet possédant une source d'ignition : téléphone portable, bipout, briquet...

- interdire tout appareil d'éclairage non prévu pour les zones à risque d'explosion (par exemple, lampe torche personnelle) ;



Utilisation d'un pistolet à bulles adapté pour des gaz inflammables ou conforme au décret n° 95-1010 permet de réaliser les opérations de mise hors pression des canalisations à l'intérieur et de réaliser ainsi considérablement la zone ATEX.

CFBP  
1868022082010MMP14

Documents de référence : GPL ou Gaz de Pétrole Liquéfié : pressagis signobis

- disposer d'au moins un extincteur à poudre BC ou ABC de 9 kg. Il est recommandé de disposer d'un nombre suffisant de robinet d'incendie armé (RIA). Ils peuvent permettre, en plus de la lutte contre l'incendie et suivant la configuration des locaux, la mise en place de rideaux d'eau ayant pour effet de dissiper le nuage formé lors d'une fuite importante ;

- établir une procédure de permis de feu pour tout travail par point chaud ou générant des étincelles sur le véhicule GPL ou dans son environnement immédiat.

## Interventions sur un réservoir GPL ou sur le circuit

Seuls les professionnels ayant suivi une formation spécifique aux véhicules équipés au GPL sont habilités à intervenir sur ce type de véhicules.

Les consignes écrites seront affichées clairement et diffusées au personnel concerné.

La brochure ED 6093 détaille certaines mesures techniques et organisationnelles pour la prise en compte des risques :

- les mesures organisationnelles concernent la prévention des risques :

- liés à l'intervention sur le système GPL,

- d'explosion,

- liés aux réservoirs,

- liés à une température élevée ;

- les mesures techniques pour :

- la mise hors pression du circuit GPL,

- la remise sous pression des circuits,

- l'intervention sur le réservoir.

## Interventions ne concernant pas l'installation GPL

Ces interventions peuvent s'effectuer sans précaution particulière, à moins qu'elles ne soient susceptibles :

- d'endommager les canalisations gaz ou le réservoir et d'occasionner une fuite non contrôlée. Dans ce cas, il sera nécessaire de vidanger les canalisations concernées et/ou le réservoir ;

- d'échauffer le contenu du réservoir et donc de faire fonctionner le dispositif limiteur de surpression ;

- de soumettre le réservoir, les canalisations et l'équipement à des contraintes mécaniques ;

- de nécessiter la dépose d'un élément du circuit GPL.

## Consignes à respecter impérativement après intervention sur le circuit GPL du véhicule

- Avant restitution du véhicule au client :

- effectuer un contrôle de fonctionnement et d'étanchéité,

- vérifier les organes de sécurité, en particulier le limiteur de remplissage en effectuant le plein du réservoir jusqu'à 80 % du volume total.

## Vidage d'un réservoir

Deux techniques sont utilisables afin d'éliminer le GPL contenu dans le réservoir :

- utiliser un kit de brûlage : cette technique nécessite la mise en place d'une zone de sécurité d'au moins 10 m et la mise en œuvre stricte de la procédure de brûlage (voir ED 6093),



Kit de brûlage

- utiliser une station de transfert : cette technique permet d'éviter le brûlage par transfert du GPL vers un autre réservoir pour une utilisation ultérieure.



Station de transfert

Ces deux techniques doivent impérativement être complétées par un balayage à l'acétate [1 minute par tranche de 10 l à la pression de 0,3 MPa (3 bars)] de façon à éviter la formation d'un mélange explosible air/gaz à l'intérieur du réservoir. En cas de stockage, le réservoir est maintenu inerte avec de l'acétate à une pression légèrement supérieure à la pression atmosphérique à 0,05 MPa (0,5 bar).

- Après intervention sur un raccord de gaz, en vérifier l'étanchéité au moyen d'un détecteur de fuite.

- Respecter les procédures spécifiques de remplissage en gaz d'un réservoir dégaîré.

- Vérifier les branchements de toutes les connexions électriques sur lesquelles ont eu lieu les interventions.

- Démarrer le moteur, le faire fonctionner en mode « gaz » et vérifier à nouveau qu'il n'y a pas de fuite.

- Si une fuite est détectée, mettre hors pression le circuit avant de resserrer le raccord incriminé. Si la fuite persiste, refaire le raccord ou remplacer le tuyau après avoir purgé la (ou les) partie(s) de l'installation.

## Passage en cabine de peinture

Lors d'un passage du véhicule en cabine de peinture, par précaution, déposer le réservoir ou bien procéder à sa vidange par une station de transfert ou par brûlage à l'aide d'une torche, puis d'un lavage par bolyage à l'eau.

Température de l'air dans la cabine :

-  $\theta \leq 50^{\circ}\text{C}$  : le passage d'un véhicule GPL en cabine est admis sans purge (du(s) réservoir(s) sous réserve qu'il soit rempli à moins de 70 % de sa capacité.

-  $\theta > 50^{\circ}\text{C}$  : le passage d'un véhicule GPL en cabine est admis avec l'obligation de vidanger le(s) réservoir(s) ; une dépose (du(s) réservoir(s) peut éventuellement être envisagée, le réservoir GPL pouvant être protégé par un fusible thermique, ne pas exposer les accessoires du réservoir à une température supérieure à  $80^{\circ}\text{C}$ , afin d'éviter tout risque de fluage des matériaux fusibles.

Si un matériel (lampe infrarouge, par exemple) doit être utilisé pour permettre le séchage de mastic, apprêt, peinture... à proximité du réservoir GPL, il est impératif d'appliquer les mêmes dispositions en fonction de la température et de vidanger ou déposer le réservoir GPL si nécessaire.

- Vérifier après remontage qu'aucun tuyau de gaz en caoutchouc et en acier gainé n'est en contact avec un élément susceptible de les user et, par conséquent, de créer une fuite de gaz.

## Mesures d'urgence

En cas de contact du liquide avec la peau :

- arroser longuement de manière indirecte avec de l'eau tempérée ( $15^{\circ}\text{C}$  minimum) pendant au moins 15 minutes la zone atteinte afin de la réchauffer doucement ;
- envelopper la partie lésée dans un linge stérile ;
- demander rapidement un avis médical.

En cas de contact du liquide avec les yeux :

- laver immédiatement et abondamment à l'eau tempérée pendant au moins 15 minutes ;
- couvrir l'œil avec une compresse stérile ;
- demander rapidement un avis médical.

En cas de fuite de gaz seule :

- couper le contact ;
- sortir le véhicule du local, si nécessaire en le poussant ;
- isoler le véhicule à l'air libre, à l'écart de toute habitation ;
- si le déplacement est impossible, ventiler le local (ouvrir portes, fenêtres, trappes de déventumage...)
- ne provoquer ni flamme, ni étincelle ;
- couper les téléphones portables ;
- supprimer toute source d'ignition et tout point chaud et ne toucher à aucun appareil électrique ;
- couper toute alimentation électrique à partir d'organes de sectionnement situés en dehors de la zone suspectée contaminée (ne pas manœuvrer d'interrupteur ou de disjoncteur dans cette zone) ;
- ouvrir la trappe du capotage qui recouvre le réservoir GPL (si présente) ;
- fermer la (les) vanne(s) manuelle(s) de sécurité située(s) sur le(s) réservoir(s) GPL si elles existent ;
- rechercher l'origine de la fuite, puis la traiter.

Si la fuite ne peut être éteinte facilement, disperser le nuage de gaz avec un jet d'eau pulvérisée et maintenir une zone de protection de non feu d'au moins 10 m autour du véhicule.



Risque de choc/impact lié au risque de contact avec le produit.

Requérir impérativement les services de sécurité (police et pompiers) si la situation ne peut être contrôlée.

En cas de fuite avec flamme :

N'éteindre le feu que si l'on peut stopper la fuite (sinon risque d'explosion).

Dans un premier temps, éteindre le feu avec un extincteur à poudre polyvalente.

S'il est impossible d'éteindre le feu, faire évacuer le personnel en attendant les pompiers. Refroidir le réservoir avec un jet d'eau pulvérisée (robinet d'incendie armé) en protégeant l'environnement pour éviter toute propagation (le risque de rupture de l'enveloppe avec projection du réservoir existe en cas d'échauffement, notamment en cas d'incendie).

En cas d'incendie :

Appeler les pompiers, n° 112 ou 18.

Si un incendie se déclare à proximité d'un véhicule équipé au GPL, il faut :

- donner l'alarme aux services de secours intérieurs s'ils existent et, dans tous les cas, extérieurs (pompiers...)
- évacuer, si possible, le véhicule de la zone à risque d'incendie ;
- intervenir classiquement pour éteindre le feu qui aurait pu se propager autour du véhicule ;
- privilégier des systèmes d'extinction qui ne nécessitent pas la proximité de l'opérateur près du foyer.

## BIBLIOGRAPHIE INRS

- Véhicules fonctionnant au GPL. Mesures de prévention contre le risque explosion. ED 6093, 2011.
- Les mélanges explosifs - 1. Gaz et vapeurs ED 971, 2004.

Auteurs : Jean-Michel Derit et Bérard Salin, INRS.

Des notices présentent la Sécurité, l'Hygiène et la Santé pour les distributeurs et utilisateurs d'installations.



Institut national de recherche et de sécurité pour la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles  
38, rue des Bénédictins 75013 Paris cedex 14 • tél. 01 40 44 30 00 • fax 01 40 44 30 99 • internet : www.inrs.fr • e-mail : info@inrs.fr

CFBP  
180000208000000000

Éléments de recherche : GPL ou Gaz de Pétrole Liquéfié ; passages signifiés

## SOMMAIRE

### 1- STATISTIQUES (juillet 2011) Page 1

- ▶ Données climatiques
- ▶ Chiffres-clés
- ▶ Ventes de GPL en France
- ▶ Installations neuves gaz propane
- ▶ Vente de véhicules particuliers neufs
- ▶ Baromètre du GPL carburant
- ▶ Connexions au site [cfbp.fr](http://cfbp.fr)

### 2- ACTUALITÉS TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES Page 6

- ▶ Transport : Interdiction de circuler pour les poids lourds de plus de 7,5 tonnes de PTAC
- ▶ Réseaux : agrément de Qualigaz pour la conformité des réseaux de distribution

### 4- DANS LA PRESSE Page 8

- ▶ Les ventes de véhicules roulant au GPL s'effondrent : Les Echos du 30/08/2011



## 1 STATISTIQUES (juillet 2011)

### ▶ DONNÉES CLIMATIQUES <sup>(1)</sup>:

	JUILLET-2011	JUILLET-2010
Température moyenne	18°3	21°6
Nombre de jours ouverts	20	21
Degrés-jours du mois	0	0
Coefficient de rigueur	1	1
Degrés-jours cumulés	1 040,8	1 392,9

(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 ;
- température-seuil uniforme depuis 1970 et pour toutes les énergies de 17 °C ;
- relevés de température effectués dans 22 stations météorologiques, 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 juillet 2011

- > Total Ventes « vrac » juillet 2011 vs juillet 2010 : - 5,6 %
- > Total Ventes « condi » juillet 2011 vs juillet 2010 : - 4,7 %
- > Total Ventes GPL carburant stations juillet 2011 vs juillet 2010 : + 0,2 %

Comité Français du  
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

[contact@cfbp.fr](mailto:contact@cfbp.fr)

[www.cfbp.fr](http://www.cfbp.fr)

N° SIRET : 784 855 033 00063

► VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	juillet-2011	juillet-2010	Variation	juillet-2011	juillet-2010	Variation
<b>BUTANE</b>						
conditionné	22 765	24 176	- 5,8 %	166 336	178 727	- 6,9 %
vrac	6 028	4 894	- 23,2 %	42 908	47 488	- 9,6 %
<b>s/total Butane</b>	<b>28 793</b>	<b>29 070</b>	<b>- 1,0 %</b>	<b>209 244</b>	<b>226 215</b>	<b>- 7,5 %</b>
<b>PROPANE</b>						
conditionné	11 925	12 367	- 3,6 %	78 289	83 319	- 6,0 %
Condi/carburant	5 450	5 596	- 2,6 %	40 528	39 459	+ 2,7 %
<b>s/total conditionné</b>	<b>17 375</b>	<b>17 963</b>	<b>- 3,3 %</b>	<b>118 817</b>	<b>122 778</b>	<b>- 3,2 %</b>
<b>Vrac carburant</b>	<b>2 773</b>	<b>2 917</b>	<b>- 4,9 %</b>	<b>20 301</b>	<b>19 455</b>	<b>+ 4,3 %</b>
Vrac 0/6 T	18 607	24 201	- 23,1 %	425 935	530 632	- 19,7 %
Vrac 6/12 T	5 461	5 336	+ 2,3 %	75 202	87 776	- 14,3 %
Vrac 12/80 T	9 493	8 696	+ 9,2 %	120 093	137 419	- 12,6 %
<b>Vrac 0/80 T</b>	<b>33 561</b>	<b>38 233</b>	<b>- 12,2 %</b>	<b>621 230</b>	<b>755 827</b>	<b>- 17,8 %</b>
Vrac > 80 T	15 070	14 708	+ 2,5 %	152 832	156 386	- 2,3 %
Réseau canalisé	903	1 052	- 14,2 %	34 817	37 915	- 8,2 %
<b>Sous-total vrac</b>	<b>52 307</b>	<b>56 910</b>	<b>- 8,1 %</b>	<b>829 180</b>	<b>969 583</b>	<b>- 14,5 %</b>
<b>Sous-total propane</b>	<b>69 682</b>	<b>74 873</b>	<b>- 6,9 %</b>	<b>947 997</b>	<b>1 092 361</b>	<b>- 13,2 %</b>
GPLc / Stations	11 468	11 445	+ 0,2 %	74 148	63 391	+ 17,0 %
<b>Total conditionné</b>	<b>40 140</b>	<b>42 139</b>	<b>- 4,7 %</b>	<b>285 153</b>	<b>301 505</b>	<b>- 5,4 %</b>
<b>Total vrac</b>	<b>58 335</b>	<b>61 804</b>	<b>- 5,6 %</b>	<b>872 088</b>	<b>1 017 071</b>	<b>- 14,3 %</b>
<b>TOTAL</b>	<b>109 943</b>	<b>115 388</b>	<b>- 4,7 %</b>	<b>1 231 389</b>	<b>1 381 967</b>	<b>- 10,9 %</b>
Dont carburant	19 691	19 958	- 1,3 %	134 977	122 305	+ 10,4 %

► **INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz)**

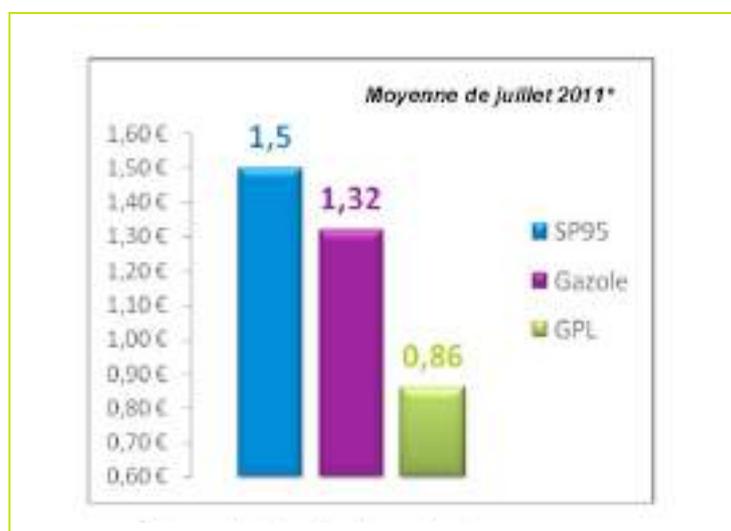
Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Juillet-2011	Juillet-2010	variation	Juillet-2011	Juillet-2010	variation
Alsace	13	10	+ 30%	109	41	+ 166%
Aquitaine	31	52	- 40%	202	196	+ 3%
Auvergne	7	9	- 22%	108	83	+ 30%
Basse-Normandie	19	25	- 24%	102	146	- 30%
Bourgogne	21	11	+ 91%	72	81	- 11%
Bretagne	16	38	- 58%	149	163	- 9%
Centre	29	41	- 29%	139	184	- 24%
Champagne-Ardenne	5	5	+ 0%	33	42	- 21%
Corse	1	2	- 50%	98	54	+ 81%
Franche-Comté	7	12	- 42%	105	108	- 3%
Haute-Normandie	13	16	- 19%	92	69	+ 33%
Ile-de-France	6	9	- 33%	33	46	- 28%
Languedoc-Roussillon	6	17	- 65%	99	104	- 5%
Limousin	6	19	- 68%	68	88	- 23%
Lorraine	5	8	- 38%	68	78	- 13%
Midi-Pyrénées	31	23	+ 35%	193	178	+ 8%
Nord-Pas-de-Calais	27	40	- 33%	116	140	- 17%
Pays de la Loire	40	26	+ 54%	182	139	+ 31%
Picardie	42	19	+ 121%	99	135	- 27%
Poitou-Charentes	27	15	+ 80%	89	83	+ 7%
Provence-Alpes Côte d'Azur	29	27	+ 7%	194	106	+ 83%
Rhône-Alpes	29	48	- 40%	339	360	- 6%
<b>TOTAL</b>	<b>410</b>	<b>472</b>	<b>- 13%</b>	<b>2 689</b>	<b>2 624</b>	<b>+ 2%</b>

► VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A)

Energies	Mois				Cumul			
	Juillet-2011	Juillet-2010	Variation Juill-11/Juill-10	PdM	Juillet-2011	Juillet-2010	Variation cumul Juill-11/Juill-10	PdM
Gazole	115 735	124 661	- 7,2%	72,3%	995 286	974 509	+ 2,1%	71,9%
Essence	42 700	39 024	- 9,4%	26,7%	367 507	348 862	+ 5,3%	26,5%
<b>GPL</b>	<b>134</b>	<b>4 815</b>	<b>- 97,2%</b>	<b>0,1%</b>	<b>10 995</b>	<b>50 051</b>	<b>- 78,0%</b>	<b>0,8%</b>
Hybride	811	972	- 16,6%	0,5%	6 822	5 461	+ 24,9%	0,5%
Superéthanol	685	440	+ 55,7%	0,4%	3 289	3 358	- 2,1%	0,2%
GNV	31	20	+ 55,0%	0,0%	115	102	+ 12,7%	0,0%
Electrique	64	12		0,0%	1 019	35	+ 2 811,4%	0,1%
Autres						1	- 100 %	0,0%
<b>TOTAL</b>	<b>160 160</b>	<b>169 944</b>	<b>- 5,8%</b>	<b>100%</b>	<b>1 385 033</b>	<b>1 382 379</b>	<b>+ 0,2%</b>	<b>100%</b>

► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne de juillet 2011 (\*)

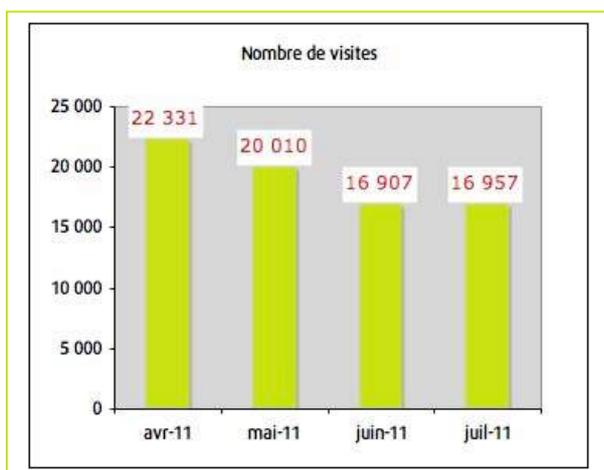
Le carburant le moins cher à la pompe : 0,86 euro TTC le litre



(\*) Source : MEDDTL

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-prix-de-vente-moyens-des.html>

► **CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr (juillet 2011)**



Les 10 premiers points d'entrée sur le site en juillet

1- Les gaz butane et propane .....	2 467
2- Comment rouler au GPL .....	2 184
3- Carte de France du GPL .....	2 164
4- GPL .....	2 115
5- Q/R sur le GPLc .....	1 272
6- Les installations butane propane .....	993
7- Véhicules GPL neufs .....	992
8- Carte des stations .....	711
9- Carte d'Europe du GPL.....	571
10- Pourquoi rouler au GPL .....	407



## 2 ACTUALITES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES

### ► Transport : Interdiction de circuler pour les poids lourds de plus de 7,5 Tonnes de PTAC

■ L'arrêté du 11 juillet 2011 relatif à l'interdiction de circulation des véhicules de transport de marchandises à certaines périodes est paru au JO du 19/07/2011. Il abroge l'arrêté du 28 mars 2006.

#### PRINCIPALES DISPOSITIONS APPLICABLES AUX VEHICULES ASSURANT LE TRANSPORT DE GPL :

##### Interdiction générale (Art.1)

Le transport par route de toutes matières par des véhicules ou ensemble de véhicules de plus de 7,5 tonnes de poids total en charge est interdit sur l'ensemble du réseau routier les samedis et les veilles de jours fériés à partir de 22 heures jusqu'à 22 heures les dimanches et jours fériés.

##### Interdictions complémentaires (Art. 2)

**En période estivale**, durant cinq samedis, le transport par route de toutes matières par les véhicules mentionnés à l'article 1er est interdit, sur l'ensemble du réseau, de 7 heures à 19 heures ainsi que le dimanche de 0 heure à 22 heures.

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

**En période hivernale**, pendant cinq\* samedis, la circulation de cette même catégorie de véhicules est interdite de 7 heures à 18 heures ainsi que de 22 heures à 24 heures puis de 0 heure jusqu'à 22 heures le dimanche sur le réseau "Rhône-Alpes".

Voir l'arrêté du 11/07/2011 :

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000024373987&dateTexte=&categorieLien=id>

(\* ) *cinq samedis au lieu de quatre précédemment.*

Voir également le site Internet du Ministère de l'Equipement :

<http://www.bison-fute.equipement.gouv.fr> ("Espace transporteur")

► Réseaux : agrément de Qualigaz pour la conformité des réseaux de distribution

Qualigaz a été agréé par le ministère pour viser les attestations de conformité des réseaux de distribution de gaz combustible, en application de l'article 4 de l'arrêté du 13 juillet 2000.



Texte paru au BO du MEDDTL n° 2011/13 du 25 juillet 2011 – page 66



# 4 DANS LA PRESSE

> **Les ventes de véhicules roulant au GPL s'effondrent**  
Les Echos – 30 août 2011

AUTOMOBILE

Plombées par la fin du bonus à l'achat de 2.000 euros, au 1<sup>er</sup> janvier, les immatriculations de voitures GPL ont chuté de 80 % au premier semestre 2011. Et uniquement entre avril et juillet, le plongeon frôle même les 98 %.

# Les ventes de véhicules roulant au GPL s'effondrent

Nous savions que le retour de bâton serait violent. » Pour Joël Pedessac, directeur général du Comité français du butane et du propane (CFBP), les conséquences sur les ventes de la suppression au 1<sup>er</sup> janvier 2011 du bonus écologique de 2.000 euros lié à l'achat d'une voiture GPL, ne sont pas une surprise. Selon les chiffres de son organisation, qui représente les distributeurs de gaz, le nombre d'immatriculations au premier semestre 2011 a chuté de 80 % par rapport à l'année dernière, tombant à 11.000 voitures, contre 50.000 sur la même période en 2010. Au grand dam de Dacia, qui avait trouvé une niche de marché pour sa berline Sandero.

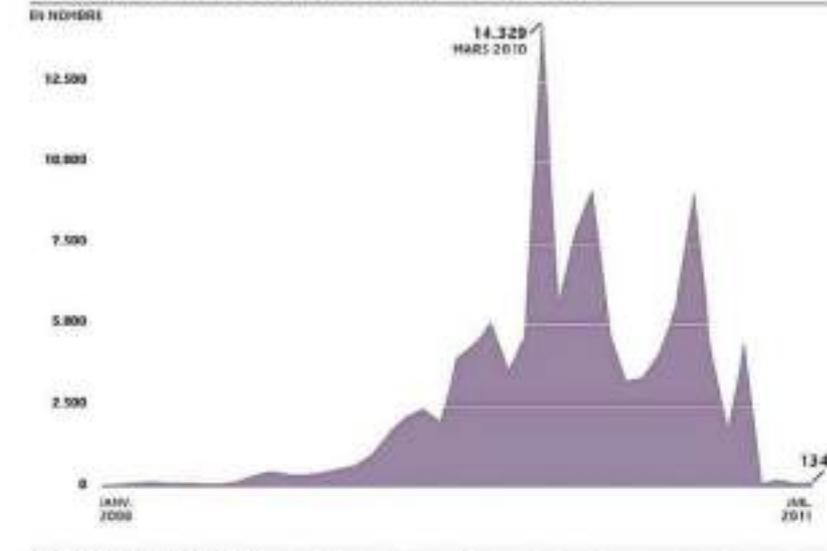
Une chute d'autant plus préoccupante que ces chiffres comptabilisent les livraisons des véhicules commandés fin 2010, juste avant la fin du bonus, supprimé par mesure d'économies. « Si on regarde uniquement à partir d'avril, c'est beaucoup plus difficile que cela », reconnaît Joël Pedessac. D'avril à juillet, le plongeon frôle les 98 % : seuls 377 véhicules ont trouvé preneur.

Selon lui, la fin d'une période qui devait initialement être versée jusqu'à fin 2012 n'est pas la seule cause de cette dégringolade. « Il y a eu un vrai trou d'air de l'offre », regrette-t-il, expliquant que les constructeurs ont dû adapter leurs véhicules GPL aux normes d'émissions Euro 5, entrées en vigueur cette année. « Il fallait redévelopper des motorisations pour passer des normes Euro 4 à Euro 5 », confirme Christophe Duchatelle, directeur des ventes chez Opel France, qui ajoute que cet arrêt de l'offre pendant quelques mois était prévu, indépendamment de la fin du bonus.

**Toujours des obtus**

Si certains constructeurs comme Chevrolet indiquent ne plus livrer de véhicules GPL en France jusqu'à nouvel ordre, Opel va relancer deux modèles en septembre. « Malgré ce gros coup d'arrêt, il y a toujours une opportunité commerciale », estime Christophe Duchatelle, précisant que les propriétaires de voitures à gaz de pétrole ont

LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES PARTICULIERS NEUFS AU GPL



tendance à conserver ce type de motorisations pour leur nouvelle voiture.

En effet, le GPL conserve quelques atouts. Le carburant est moins cher (0,86 euro en juillet), un avantage qui n'efface pas complètement une consommation plus importante. Joël Pedessac estime

au profit des véhicules électriques dans le futur. Mais Christophe Duchatelle estime qu'elles n'en souffriront pas. Selon lui, les deux motorisations ne s'adressent pas au même public. « Si un acheteur a un budget de 10.000 euros, il ne peut pas se payer un véhicule électrique », schématise Joël Pedessac, ajoutant que la voiture GPL bénéficie d'un meilleur réseau de distribution de carburant et d'une autonomie plus importante.

Un rebond est donc espéré à terme sur ce marché de niche, une fois l'offre relancée. Ce n'est d'ailleurs pas le premier coup d'arrêt que connaît le secteur. Après l'explosion d'un véhicule GPL dans l'incendie d'un parking souterrain en 1999, les ventes avaient nettement chuté. Et il avait fallu attendre 2009 pour qu'elles retrouvent le chemin d'une forte croissance. Christophe Duchatelle, qui déplore « les coups de barre à double tranchant de gauche » des pouvoirs publics sur la question, se montre tout de même optimiste. « Le GPL n'est pas mort », veut-il croire.

T.B.

**LE GPL, MODE D'EMPLOI**

Le carburant GPL (pour gaz pétrolique liquéfié) est un mélange de butane et de propane, obtenu à partir du raffinage du pétrole ou de gisements de gaz naturels. Il est distribué dans 1.750 stations-service en France.

Le réservoir, conçu pour résister à un incendie depuis un accident en 1999, est généralement accompagné d'un réservoir à essence de secours pour éviter la panne de carburant. Un commutateur permet de passer de l'un à l'autre.

Une fois dans le moteur, le carburant est réchauffé pour passer de l'état liquide à l'état gazeux. Un moteur électrique va ensuite doser la quantité transmise à chaque injecteur. Enfin, il est mélangé à l'air pour entrer en combustion et fournir l'énergie nécessaire au fonctionnement du véhicule.

577

Le nombre de véhicules GPL vendus entre avril et juillet.

ainsi le coût d'usage légèrement inférieur à celui d'un moteur Diesel et nettement moins important que pour une motorisation essence (de - 30 % à - 40 %). À l'achat, les voitures GPL sont certes plus chères que les véhicules à essence, mais restent moins onéreuses que les modèles roulant au gazole.

Enfin, elles émettent moins de CO<sub>2</sub> et d'oxyde d'azote. Une supériorité qu'elles risquent de perdre

CFBP  
209602000020K80TOM

© Mémoires de recherche - GPL ou Gaz de Pétrole Liquéfié / passages significatifs

## SOMMAIRE

### 1- STATISTIQUES (août 2011) Page 1

- ▶ Données climatiques
- ▶ Chiffres-clés
- ▶ Ventes de GPL en France
- ▶ Installations neuves gaz propane
- ▶ Vente de véhicules particuliers neufs
- ▶ Baromètre du GPL carburant
- ▶ Connexions au site [cfbp.fr](http://cfbp.fr)

### 2- ACTUALITÉS TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES Page 6

- ▶ Table ronde sur l'efficacité énergétique
- ▶ RT 2012 : publication de l'arrêté du 20/07/2011
- ▶ CEE : publication de la circulaire du 29/06/2011

### 3- DANS LA PRESSE Page 12

- ▶ La méthode de calcul Th BCE 2012 est publiée...: C. Cardonnel
- ▶ Le gaz et la mobilité : un pacte durable : Bip du 29/09/2011

Comité Français du  
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

[contact@cfbp.fr](mailto:contact@cfbp.fr)

[www.cfbp.fr](http://www.cfbp.fr)

N° SIRET : 784 855 033 00063



## 1 STATISTIQUES (août 2011)

### ▶ DONNÉES CLIMATIQUES <sup>(1)</sup>:

	AOÛT-2011	AOÛT-2010
Température moyenne	20°0	19°4
Nombre de jours ouverts	22	22
Degrés-jours du mois	0	0
Coefficient de rigueur	1	1
Degrés-jours cumulés	1 040,8	1 392,9

(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 ;
- température-seuil uniforme depuis 1970 et pour toutes les énergies de 17 °C ;
- relevés de température effectués dans 22 stations météorologiques, 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 2011

- > Total Ventes « vrac » août 2011 vs août 2010 : + 0,2 %
- > Total Ventes « condi » août 2011 vs août 2010 : + 6,1 %
- > Total Ventes GPL carburant stations août 2011 vs août 2010 : + 6,2 %

► VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	août-2011	août-2010	Variation	août-2011	août-2010	Variation
<b>BUTANE</b>						
conditionné	27 559	26 156	+ 5,4 %	193 895	204 883	- 5,4 %
vrac	3 669	3 581	+ 2,5 %	46 577	51 069	- 8,8 %
<b>s/total Butane</b>	<b>31 228</b>	<b>29 737</b>	<b>+ 5,0 %</b>	<b>240 472</b>	<b>255 952</b>	<b>- 6,0 %</b>
<b>PROPANE</b>						
conditionné	13 312	12 448	+ 6,9 %	91 601	95 767	- 4,4 %
Condi/carburant	4 814	4 469	+ 7,7 %	45 342	43 928	+ 3,2 %
<b>s/total conditionné</b>	<b>18 126</b>	<b>16 917</b>	<b>+ 7,1 %</b>	<b>136 943</b>	<b>139 695</b>	<b>- 2,0 %</b>
<b>Vrac carburant</b>	<b>2 248</b>	<b>2 207</b>	<b>+ 1,9 %</b>	<b>22 549</b>	<b>21 662</b>	<b>+ 4,1 %</b>
Vrac 0/6 T	23 010	24 845	- 7,4 %	448 945	555 477	- 19,2 %
Vrac 6/12 T	6 341	6 188	+ 2,5 %	81 543	93 964	- 13,2 %
Vrac 12/80 T	11 619	11 267	+ 3,1 %	131 712	148 686	- 11,4 %
<b>Vrac 0/80 T</b>	<b>40 970</b>	<b>42 300</b>	<b>- 3,1 %</b>	<b>662 200</b>	<b>798 127</b>	<b>- 17,0 %</b>
Vrac > 80 T	15 485	14 020	+ 10,4 %	168 317	170 406	- 1,2 %
Réseau canalisé	851	969	- 12,2 %	35 668	38 884	- 8,3 %
<b>Sous-total vrac</b>	<b>59 554</b>	<b>59 496</b>	<b>+ 0,1 %</b>	<b>888 734</b>	<b>1 029 079</b>	<b>- 13,6 %</b>
<b>Sous-total propane</b>	<b>77 680</b>	<b>76 413</b>	<b>+ 1,7 %</b>	<b>1 025 677</b>	<b>1 168 774</b>	<b>- 12,2 %</b>
GPLc / Stations	12 747	12 002	+ 6,2 %	86 895	75 393	+ 15,3 %
<b>Total conditionné</b>	<b>45 685</b>	<b>43 073</b>	<b>+ 6,1 %</b>	<b>330 838</b>	<b>344 578</b>	<b>- 4,0 %</b>
<b>Total vrac</b>	<b>63 223</b>	<b>63 077</b>	<b>+ 0,2 %</b>	<b>935 311</b>	<b>1 080 148</b>	<b>- 13,4 %</b>
<b>TOTAL</b>	<b>121 655</b>	<b>118 152</b>	<b>+ 3,0 %</b>	<b>1 353 044</b>	<b>1 500 119</b>	<b>- 9,8 %</b>
Dont carburant	19 809	18 678	+ 6,1 %	154 786	140 983	+ 9,8 %

► **INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz)**

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Août-2011	Août-2010	variation	Août-2011	Août-2010	variation
Alsace	5	3	+ 67%	114	44	+ 159%
Aquitaine	25	25	+ 0%	227	221	+ 3%
Auvergne	13	4	+ 225%	121	87	+ 39%
Basse-Normandie	9	29	- 69%	111	175	- 37%
Bourgogne	10	10	+ 0%	82	91	- 10%
Bretagne	18	8	+ 125%	167	171	- 2%
Centre	11	8	+ 38%	150	192	- 22%
Champagne-Ardenne	1	5	- 80%	34	47	- 28%
Corse	0	0	+ 0%	98	54	+ 81%
Franche-Comté	3	29	- 90%	108	137	- 21%
Haute-Normandie	17	4	+ 325%	109	73	+ 49%
Ile-de-France	6	5	+ 20%	39	51	- 24%
Languedoc-Roussillon	12	4	+ 200%	111	108	+ 3%
Limousin	8	4	+ 100%	76	92	- 17%
Lorraine	19	5	+ 280%	87	83	+ 5%
Midi-Pyrénées	19	17	+ 12%	212	195	+ 9%
Nord-Pas-de-Calais	7	16	- 56%	123	156	- 21%
Pays de la Loire	7	6	+ 17%	189	145	+ 30%
Picardie	11	10	+ 10%	110	145	- 24%
Poitou-Charentes	9	9	+ 0%	98	92	+ 7%
Provence-Alpes Côte d'Azur	16	12	+ 33%	210	118	+ 78%
Rhône-Alpes	21	44	- 52%	360	404	- 11%
<b>TOTAL</b>	<b>247</b>	<b>257</b>	<b>- 4%</b>	<b>2 936</b>	<b>2 881</b>	<b>+ 2%</b>

► VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A)

Energies	Mois				Cumul			
	Août-2011	Août-2010	Variation Août-11/Août-10	PdM	Août-2011	Août-2010	Variation cumul Août-11/Août-10	PdM
Gazole	76 243	76 435	- 0,3%	70,4%	1 071 529	1 050 944	+ 2,0%	71,8%
Essence	30 762	24 613	+ 25,0%	28,4%	398 269	373 475	+ 6,6%	26,7%
<b>GPL</b>	<b>68</b>	<b>3 246</b>	<b>- 97,9%</b>	<b>0,1%</b>	<b>11 063</b>	<b>53 297</b>	<b>- 79,2%</b>	<b>0,7%</b>
Hybride	771	659	+ 17,0%	0,7%	7 593	6 120	+ 24,1%	0,5%
Superéthanol	403	201	+ 100,5%	0,4%	3 692	3 559	+ 3,7%	0,2%
GNV	5	9	- 44,4%	0,0%	120	111	+ 8,1%	0,0%
Electrique	108	3	3 500,0 %	0,1%	1 127	38	+ 2 865,8%	0,1%
Autres						1	- 100 %	0,0%
<b>TOTAL</b>	<b>108 360</b>	<b>105 166</b>	<b>+ 3,0%</b>	<b>100%</b>	<b>1 493 393</b>	<b>1 487 545</b>	<b>+ 0,4%</b>	<b>100%</b>

► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne d'août 2011 (\*)

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,86 euro TTC le litre



(\*) Source : MEDDTL

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-prix-de-vente-moyens-des.html>

► **CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr (août 2011)**



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

1- Les gaz butane et propane .....	2 394
2- Comment rouler au GPL .....	2 202
3- Carte de France du GPL .....	2 101
4- GPL .....	1 939
5- Q/R sur le GPLc .....	1 356
6- Les installations butane propane .....	1 295
7- Véhicules GPL neufs .....	787
8- Carte des stations .....	743
9- Carte d'Europe du GPL.....	474
10- Pourquoi rouler au GPL .....	389



## 2 ACTUALITES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES

### ► Table ronde sur l'Efficacité énergétique

■ Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, a présidé le 17 juin 2011 la première réunion plénière de table ronde nationale sur l'efficacité énergétique.

Les travaux de la table ronde nationale pour l'efficacité énergétique sont organisés autour de trois groupes de travail thématiques :

- **Ménages** : comment réduire les consommations et les factures ? (voir mandat en pièce jointe)
- **Entreprises** : comment gagner en compétitivité ?
- **Pouvoirs publics** : comment être moteur et exemplaire ?

Michèle PAPPALARDO a souhaité organiser, en parallèle des groupes de travail "Ménages" et « Entreprises », un groupe spécifique regroupant les producteurs et fournisseurs d'énergie, de façon à entendre leurs propositions et leurs remarques sur les travaux de ces deux groupes.

C'est dans ce contexte que le CFBP a été sollicité pour participer au groupe ad-hoc « **Énergéticiens** » qui est consulté sur les deux problématiques « Ménages » et « Entreprises ».

La position qui a été défendue par le CFBP est la suivante :

- **Maintien du système de crédit d'impôts** jusqu'en 2012 (comme prévu par les textes) :
  - permet une meilleure préparation de la période qui va suivre (laisse du temps pour que les différents acteurs concernés s'adaptent. Ex : banques/particuliers) ;
  - permet d'assurer une continuité des dispositifs. C'est important pour éviter l'effondrement de marchés (ex : PAC, voitures GPL...).
- **Soutien des propositions** du Plan Bâtiment Grenelle.
- **Défense d'une aide** égale à performance égale (ex : maintien du crédit d'impôts sur les chaudières si c'est le cas pour les PAC).
- **Défense du CI** avant tout comme outil de soutien des technologies performantes (et non des technologies en démarrage) :
  - Le but est d'atteindre le plus grand nombre à obj -38 % en 2020
  - Le CI renvoie un signal prix très important pour le soutien des technologies performantes.
- **Réforme** du système de bonus malus automobile.  
Nous proposons une réforme en 3 points :
  - 1) Suppression du bonus sur les véhicules fonctionnant aux carburants traditionnels
  - 2) Adaptation du bonus s'appliquant aux véhicules alimentés par les carburants alternatifs (GPL, GNV, E85, hybrides et électricité)
  - 3) Maintien du malus actuel (voir fiche ci-après).

[ml.charlot@cfbp.fr](mailto:ml.charlot@cfbp.fr)

Organisme : CFBP (Comité Français du Butane et du Propane)

Coordonnées : 8, terrasse Bellini, 92807 Puteaux CEDEX

Dossier suivi par : Marie-Laure CHARLOT [ml.charlot@cfbp.fr](mailto:ml.charlot@cfbp.fr)

Version N° 2 (Date : 09/09/11)

## Titre : réforme du bonus-malus automobile

### Thème

Réforme du bonus-malus pour un dispositif plus équilibré financièrement, plus simple et profitable aux véhicules alternatifs fonctionnant exclusivement ou non au moyen :

- de l'énergie électrique (y compris hybride)
- du gaz naturel véhicules (GNV),
- du gaz de pétrole liquéfié (GPL)
- du superéthanol E85 mentionné au 1 du tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes

### Description de la mesure

Une mesure en trois points :

- 1) Suppression du bonus sur les véhicules fonctionnant aux carburants traditionnels
- 2) Adaptation du bonus s'appliquant aux véhicules alimentés par les carburants alternatifs cités ci-dessus (GPL, GNV, E85, hybrides et électricité) :

Taux de CO <sub>2</sub> /km	Montant du bonus	
	Tous véhicules à carburant alternatif sauf hybride	Véhicules hybrides
60 g et moins	5 000 €	
Entre 61 et 110 g compris	1 300 €	2 000€
Entre 111 et 130 g	1 000 €	
131 g et plus	0 €	

1/4

→ Les 130 gCO<sub>2</sub>/km correspondent à l'objectif sur les voitures neuves vendues fixé par l'Union Européenne à horizon 2015. Pour assurer une cohérence entre le système de bonus-malus français et les objectifs fixés par l'Europe, nous proposons que le bonus s'applique exclusivement aux véhicules à énergie alternative émettant 130 gCO<sub>2</sub>/km ou moins. Nous considérons que pour les carburants conventionnels, le bonus n'a plus d'effet significatif sur l'orientation du marché.

3) Maintien du malus actuel :

Malus en 2011 :

Taux de CO <sub>2</sub> /km	Montant du malus en 2011
entre 151 et 155 g CO <sub>2</sub> /km	200 €
entre 156 et 190 g CO <sub>2</sub> /km	750 €
entre 191 et 240 g CO <sub>2</sub> /km	1 600 €
à partir de 241 g CO <sub>2</sub> /km	2 600 €

Malus en 2012 :

Taux de CO <sub>2</sub> /km	Montant du malus en 2012
entre 141 à 150 gCO <sub>2</sub> /km	200 €
entre 151 et 155 gCO <sub>2</sub> /km	500 €
entre 156 et 180 g CO <sub>2</sub> /km	750 €
entre 181 et 190 gCO <sub>2</sub> /km	1 100 €
entre 191 et 230 g CO <sub>2</sub> /km	1 600 €
231g de CO <sub>2</sub> /km et plus	2 600 €

2/4

---

## Exposé des motifs

En 2010, la France a quasiment atteint l'objectif européen de 130 gCO<sub>2</sub>/km d'émissions moyennes sur le parc de véhicules neufs, et ce en grande partie grâce au système de bonus-malus mis en place par les pouvoirs publics. La nécessité d'un soutien fort à l'ensemble des véhicules à faibles émissions de CO<sub>2</sub> s'est donc amoindrie.

Notre proposition vise ainsi à réorienter le système existant de bonus-malus sur les véhicules à carburant alternatif dont les technologies sont émergentes et ont un coût de développement plus élevé. Ces solutions alternatives, pour se développer et atteindre leurs seuils de rentabilité respectifs, ont encore besoin du soutien des pouvoirs publics.

Cette proposition, en réduisant le périmètre des véhicules bénéficiant du bonus (aux seuls véhicules à carburant alternatif) et en maintenant le périmètre des véhicules sur lesquels s'applique le malus, permet de garantir à l'Etat que le système sera excédentaire.

De plus, cette proposition permettrait à des foyers plus modestes (ne pouvant actuellement pas investir dans une technologie alternative plus couteuse), d'accéder aux véhicules propres, y compris familiaux, en limitant le surcoût à l'achat.

---

## Cibles

Thème : mobilité

Type de ménage : Aisés, vulnérables, précaires .....

---

## Inconvénients, risques et difficultés

Difficulté : suppression du bonus sur carburants conventionnels

---

## Conditions de succès

Un fonctionnement pérenne et stable avec une date de fin de dispositif. Compte-tenu de l'objectif Européen de 130 gCO<sub>2</sub>/km fixé pour 2015 pour le parc de véhicules neufs, il paraît cohérent de maintenir le dispositif jusqu'à cette date. Nous ne recommandons pas de fonctionnement par échéancier. L'expérience a montré que bien souvent, les échéanciers ne résistaient pas aux lois de finances successives.

3/4

---

### Estimation préliminaire des économies d'énergie attendues

Pour une puissance donnée, ces véhicules réduisent les émissions de CO2 de 12 à 90% par rapport aux carburants conventionnels (du puits à la roue)

---

### Estimation préliminaire des impacts financiers

Surcoût pour les ménages, collectivités, entreprises qui choisiraient un véhicule à carburant conventionnel bonussé dans le système précédent

Bénéfice pour l'État : suppression de la compensation par le budget de l'Etat du déficit structurel antérieur du bonus-malus

---

### Autres impacts identifiés positifs ou négatifs (CO2, CEE, emplois,...)

La promotion des énergies alternatives permet une diversification du mix énergétique (objectif affiché du Grenelle).

Les carburants alternatifs possèdent également tous l'avantage d'une réduction significative par rapport aux carburants traditionnels des différents polluants : émissions directes de CO2, de NOx, de CO ou particules moindres voire nulles mais aussi réduction de polluants non réglementés comme les COV dont l'impact sur la santé est reconnu.

L'utilisation du solde positif de collecte du malus pourrait servir à financer des infrastructures, de la R&D, etc...

---

### Informations complémentaires

Le signal de l'Etat envoyé aux media, à la population, aux différents acteurs économiques par cette mesure peut avoir un echo très positif équivalent à une grande campagne publicitaire dont le coût serait nul.

Le signal prix sur les énergies alternatives est déterminant au moment de l'acquisition du véhicule et par la suite de son usage pour assurer un décollage significatif de ces différentes solutions.

Un récent rapport du BCG publié en Juillet 2011 « Powering autos to 2020 » indique qu'en Europe :

- 48% des personnes ne sont pas prêtes à payer un surcoût pour l'acquisition d'un véhicule moins polluant
- 44% seraient prêtes à payer jusqu'à 2700€ sous réserve d'un retour sur investissement inférieur à 3 ans
- 9% seraient prêtes à payer jusqu'à 3800€ sous réserve que le surcoût total de détention (à l'usage + à l'investissement) n'excède pas 11%.

Une large majorité des personnes interrogées se déclarent intéressées par les technologies moins polluantes sous ces conditions.

4/4

## ► RT 2012 : Publication de l'arrêté du 20 juillet 2011

■ L'arrêté du 20 juillet 2011 portant approbation de la méthode de calcul Th-B-C-E a été publié au Bulletin Officiel du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement du 10 août 2011 (BO MEDDTL n°2011/14).

En annexe de l'arrêté, figure la méthode de calcul de la RT2012 composée de 1 377 pages.  
Un article de Cardonnel Ingénierie a été publié à cette occasion. (voir ci-dessous Presse page 12 )

Voir l'arrêté du 20/07/2011 :

[http://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/fiches/BO201114/met\\_20110014\\_0100\\_0007.pdf](http://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/fiches/BO201114/met_20110014_0100_0007.pdf)

## ► CEE : Publication de la circulaire du 29 juin 2011

■ La circulaire du 29 juin 2011 relative à la deuxième période du dispositif des certificats d'économies d'énergie a été publiée dans le Bulletin Officiel du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement du 25 août 2011 (BO MEDDTL n°2011/15).

Pour rappel, nous avons envoyé le 30 mai un courrier à la DGEC au sujet du projet de circulaire datant du 20 avril.

**Les 3 points bloquants étaient :**

1) Non prise en compte d'un délai d'application :

- Malgré notre contribution et celle du MEDEF (similaire en ce point), aucun délai d'application n'a été pris en compte dans la version finale de la circulaire.

2) Délai de 3 mois maximum entre le 1<sup>er</sup> contrat avec le bénéficiaire et l'engagement des travaux  
- Ce délai ne figure plus dans la version finale.

3) Antériorité prouvée via document signé par le bénéficiaire :

- Ce point a également été abandonné et ne figure plus dans la version finale.

Voir l'arrêté du 20/07/2011 :

[http://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/fiches/BO201115/met\\_20110015\\_0100\\_0018.pdf](http://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/fiches/BO201115/met_20110015_0100_0018.pdf)



# 3 DANS LA PRESSE

> **La méthode de calcul Th BCE 2012 est publiée...**

C. Cardonnel – (n.d.)

> **Le gaz et la mobilité : un pacte durable**

BIP – 29 sept 2011

## **La méthode de calcul Th BCE 2012 est publiée ....**

Par Christian CARDONNEL

(Président de CARDONNEL Ingénierie et de l'association ENERPLAN)

Avec l'annexe de l'arrêté du 20 juillet paru au JO du MDDTL le 10 août dernier, la réglementation énergétique du bâtiment se complète ..... 1377 pages, 1772 formules référencées, 249 tableaux référencés, 17 chapitres, un fichier PDF de 12 Mo ..... un vrai petit dictionnaire, aussi épais que le petit ROBERT, clin d'œil malicieux à Jean Robert MILLET qui a été la cheville ouvrière de la méthode en relation avec la DHUP et les différents intervenants.

Avec une méthode de calcul « conventionnelle » au pas horaire, je pense que la France arrive en première place du « Guinness Book » des records du monde de la réglementation thermique du bâtiment.

Si la méthode de calcul est conventionnelle, elle reste très complète et trop complexe aux yeux de certains, pas assez précise et cohérente pour d'autres, et elle doit à mon avis être expliquée et au fil du temps être rendue plus pédagogique. C'est ce que j'essaie de faire en particulier dans le secteur du résidentiel, mais ce n'est pas de tout repos.

Bien sûr dans cette méthode de calcul, certaines conventions, éléments et paramètres de calcul et d'intégration sont discutables. Au fil des mois, soit via les fameux Titres V, soit via la pratique terrain les choses vont s'organiser et peut-être se simplifier.

Il est vrai que les effets de lobbying des uns et des autres, ont conduit à des équilibres parfois complexes : comment prendre en compte les bornes pratiques d'isolation et d'inertie thermique, la gestion rigoureuse des apports solaires lumineux et thermiques, l'émission et la génération de chauffage et d'eau chaude sanitaire sans faire des aigris. Il faut que les éléments pris en compte soient opposables et bien souvent certifiés .... Ce n'est pas si simple et les novations ne sont pas toujours faciles à décrire et à prendre en compte.

Quid des recours en conseil d'état déposés par Uniclîma et le Gifam, pour l'instant pas grand-chose et silence radio, mais il sera bien nécessaire de les traiter en particulier pour les nouveaux concepts et la prise en compte des énergies renouvelables et fatales du bâtiment (eaux grises, air vicié ....). Les industriels, les concepteurs rivalisent d'ingéniosité et la normalisation a bien du mal à suivre.

Je ne suis pas sûr par exemple, que la méthodologie de prise en compte des EnR soit en cohérence avec la directive européenne ENR 2009-28-CE.

Une étude et l'analyse détaillée de la méthode TH BCE 2012 permettent de mieux comprendre, mais malheureusement cela n'est pas donné à tous, par manque de temps ou de savoir-faire et avec le moteur de calcul élaboré par le CSTB le syndrome de la boîte noire va perdurer.

Publication autorisée avec l'accord de l'auteur [cbc@cardonnel.fr](mailto:cbc@cardonnel.fr)

1

C'est vrai la réglementation dite RT 2012, n'est pas un outil de conception, surtout avec les conventions prises en compte, mais aujourd'hui, il est difficile de trouver les moyens et le temps de faire une vraie conception avec autant de détails et c'est bien dommage. La pertinence économique d'une bonne conception et d'un vrai travail cohérent de l'équipe de maîtrise d'œuvre (architectes, bureaux d'études spécialisés) avec le maître d'ouvrage étant bien souvent la meilleure des solutions. Le calcul administratif RT 2012 c'est une étape indispensable, il ne doit pas se substituer à la conception et dans le futur une synergie devra se mettre en place.

N'oublions pas la phase essentielle de construction qui doit être réalisée avec des équipes qualifiées, compétentes et qui comprennent les impacts. Ensuite, la mise en service, les réglages, l'information des usagers puis l'entretien et la maintenance seront essentiels aux bons résultats de confort et économies d'énergie et de ressources.

Demain les valeurs du Bbio, Tic et Cep, même conventionnelles, vont faire foi et peut être jurisprudence. Et pourtant les aléas climatiques, la qualité de la réalisation, le comportement des usagers et la bonne maintenance des équipements vont impacter lourdement sur le résultat final.

Personne ne juge réellement la consommation de sa voiture sur les valeurs UTAC, mais le comportement du conducteur, la charge de la voiture, le parcours et l'entretien global du véhicule sont beaucoup plus impactants.

Espérons qu'il en sera de même pour le bâtiment, mais c'est moins sûr d'autant que les étiquettes du DPE veillent.

Dans le résidentiel par exemple, se chauffer à 19°C en période d'occupation et 16°C en inoccupation, utiliser 500 litres d'eau chaude à 40°C par semaine et par personne, s'éclairer de façon pragmatique, être absent du bâtiment 2 semaines en août et une semaine entre Noël et jour de l'an .... seront très loin de la vraie vie.

Dans le résidentiel, les autres usages multimédia, électroménager dépasseront bien souvent la consommation des usages conventionnels du chauffage, ECS, éclairage et auxiliaires.

Espérons que les futurs outils de répartition des consommations (prévus à l'article 23 de l'arrêté du 27 octobre 2010) et un suivi cohérent du niveau de confort et des différents aléas permettront de mieux contrôler les dérives.

Demain avec les CPE, GPE Contrat et Garantie de Performance Énergétique les choses vont se cristalliser et il sera très important de valider les règles prises en compte.

Dans la méthode de calcul, le traitement du confort d'été reprend le mode de calcul de la RT 2000 et 2005, il est vrai qu'un travail de fond et mise en cohérence des indicateurs de confort d'été est en cours et que les résultats sont attendus pour courant 2012.

L'aspect confort d'été va devenir primordial car le jeu des apports internes et solaires impacte lourdement le résultat de température ambiante ressentie, heureusement que l'inertie

thermique et la ventilation naturelle vont œuvrer pour amortir les dérives de canicule, mais c'est un sujet qui va devenir très sensible.

Si dans les règles TH BCE 2012, les mots soleil, solaire et photovoltaïque sont présents 588 fois, cela montre bien l'impact important du soleil dans les calculs de BBio, Tic et Cep.

Mais c'est bien au global les mots énergie, finale, primaire et les unités W, kW, Wh et kWh qui sont les plus cités avec 3977 occurrences. Le mot confort est cité 75 fois et « Pompe à Chaleur » n'est jamais cité, sont préférés thermodynamique (40 fois) et PAC (56 fois).

Le mot CO<sub>2</sub> est seulement cité 2 fois et encore pour parler de ventilation et pas d'énergie.

La RT 2012 est donc bien une réglementation de la performance énergétique et l'aspect CO<sub>2</sub> est bel et bien oublié.

Mais dans l'état actuel des choses, faute d'un consensus et de vraies données sur le contenu énergie primaire et CO<sub>2</sub> du kWh électrique il est difficile de faire autrement.

À noter que depuis quelques mois, le site Internet RTE ([www.rte-france.com](http://www.rte-france.com)) donne les informations sur le véritable contenu CO<sub>2</sub> du kWh électrique au fil des heures, une information à suivre avec l'évolution de la charge du réseau électrique et les effets des pointes de consommation électrique.

Il faut faire un vrai ménage sur les m<sup>2</sup> de surface pris en compte (m<sup>2</sup> habitable, utile, SHON, RT ...) et les équivalences en énergie primaire : le 1 pour les énergies fossiles et 2.58 pour l'électricité sont des valeurs conventionnelles françaises qui posent des problèmes de conversion avec les autres conventions européennes. Des analyses en énergie grise et en coût global seront également nécessaires.

Espérons que les futurs labels et la prochaine mouture de la réglementation 2020 vers le bâtiment à énergie positive, permettent d'aboutir à un nouvel équilibre, à la fois énergétique, environnemental et économique.

N'oublions cependant pas, que le bâtiment existant est un enjeu essentiel et primordial avec une consommation d'énergie très supérieure au neuf (sûrement 100 fois plus).

Il est donc nécessaire de mettre rapidement en place un cadre réglementaire adapté, cohérent et plus sûrement plus simple.



## LE GAZ ET LA MOBILITÉ : UN PACTE DURABLE

**Lors du récent Congrès du gaz, les professionnels de la filière du gaz carburant ont échangé sur le thème "Le gaz : un atout pour la mobilité durable". L'occasion de faire un bilan autour d'un secteur aux problématiques aussi diverses que prometteuses. Le gaz (GPL, GNV) représente une alternative évidente au pétrole en matière de transports. Pour autant, le marché peine à décoller. Réputé moins polluant, le gaz est concurrencé par d'autres solutions propres mais les perspectives de développement existent.**

GPL (Gaz de Pétrole Liquéfiés) et GNV (Gaz Naturel Véhicule) ont beaucoup de points communs : un coût modéré à la pompe et de moindres émissions, notamment, mais ces produits connaissent des sorts variables en tant que carburant. Si le GPLc avait réussi à trouver sa place dans le marché des véhicules privés, la récente suppression du bonus de 2000 euros pour l'achat d'un véhicule à carburation GPL a mis un coup d'arrêt aux ventes. Tandis que le GNV, faute d'infrastructure élargie, s'en tient, avec de plus en plus de succès, au marché des véhicules professionnels et des poids lourds.

### LE GPLc EN PERTE DE VITESSE

Moins 80 % au premier semestre 2011 : les ventes de véhicules à carburation GPL ont plongé (cf. BIP DU 1.09), conséquence attendue de la suppression brutale, annoncée fin 2010, du "bonus écologique" de 2 000 euros lié à l'achat d'une voiture alimentée au GPL. Si l'on ajoute à cela, une offre constructeurs déclinante du fait du changement de normes d'émissions (Euro 4 à Euro 5), on pourrait croire la filière GPLc moribonde... Mais même si le secteur souffre, un constat s'impose : le GPL reste compétitif, tant sur le plan économique que sur le plan écologique.

Le GPL carburant est, comme on sait, un mélange de 50 % de butane et 50 % de propane, provenant du raffinage de pétrole ou de gisements de gaz naturel. Les véhicules alimentés au GPL émettent relativement peu d'oxydes d'azote et pas de particules fines. Mais surtout, il reste moins cher à la pompe : environ 0,85 euro/litre contre 1,50 €/l pour le SP 95 (moyennes constatées sur le premier semestre 2011).

Et même si la consommation des véhicules GPL est plus importante, Joël Pedessac, directeur général du

Comité français du Butane et du Propane (CFBP), estime le coût d'usage légèrement inférieur à celui d'un moteur diesel et nettement moins important que pour une motorisation essence (de - 30 % à - 40 %).

Autant d'arguments qui ont séduit les quelque 214 000 automobilistes ayant fait le choix du GPL. De plus, ceux-ci peuvent compter sur un réseau d'environ 1 750 stations-service équipées en France, contre 12 000 à l'échelle de l'Europe (ce carburant étant particulièrement populaire et répandu en Allemagne, aux Pays-Bas ou en Italie - cf. encadré). De quoi convaincre certains automobilistes d'adapter, moyennant finances (environ 2 000 euros), leur véhicule au GPL. Les motorisations GPL existent également de série, ce qui permet de conserver un volume de coffre optimal.

Du côté des constructeurs, certains y croient résolument. Ainsi Renault propose un large choix de véhicules GPL parmi ses modèles. Chez le constructeur français, « on fait fi des primes, comme ça on n'est pas déçu » explique Philippe Wendenbaum, directeur du projet GPL. La firme hexagonale n'hésite pas à mettre en avant les modèles GPL en rappelant que la motorisation coûte en général moins cher que la version diesel équivalente, et que le retour sur investissement est rapide (à peu près un an). De quoi séduire et laisser Joël Pedessac espérer que le GPLc passera des 3 % actuels à 10 % du mix carburant à l'horizon 2020.

### LE GNV TAILLE SA PART DU GÂTEAU

Du côté du GNV, méthane destiné à la consommation automobile, la problématique est différente. Si les véhicules roulant au GNV représentent une infime partie du parc privé, les stations étant pour leur quasi-totalité privatives, la motorisation GNV commence à faire sa place dans les flottes. GNVert, unique société française à distribuer ce produit, profite de cette aubaine pour développer son réseau : 140 stations-service inaugurées depuis 1998, toutes privatisées ou mutualisées.

Les véhicules qui utilisent le réseau de cette filiale de GDF Suez sont principalement des autobus, des bennes à ordures ménagères et des poids lourds. Pour la bonne et simple raison que le manque d'autonomie

n'est pas un frein pour les flottes captives, qui bénéficient de stations dédiées. Surtout, le caractère écologique séduit les collectivités : la pollution engendrée par les motorisations GNV est en effet parmi la plus faible de tous les carburants issus des énergies fossiles.

Le marché devrait encore s'accroître dans la perspective des ZAPA (Zones d'actions prioritaires pour l'air). La France, mauvaise élève en matière de qualité de l'air, doit mettre des outils en place pour tenter d'inverser la tendance, auquel cas elle risque de payer amendes et astreintes journalières, en plus de l'incidence sanitaire. Dans ce contexte, le recours au GNV en tant que carburant apparaît comme la plus évidente.

Le véhicule électrique pourrait être un concurrent sérieux mais pour l'instant le gaz est plus disponible

et son bilan écologique est indéniable : réduction des émissions de CO<sub>2</sub> (- 25 %), quasi absence de particules fines rejetées dans l'atmosphère (- 95 %), absence de fumées, moins de bruit... Une bonne note écologique, d'autant plus méritée lorsqu'il s'agit de biogaz, version renouvelable du méthane, qui permet une valorisation des déchets agricoles nécessaires à sa fabrication.

Du côté des constructeurs, des solutions ont été trouvées pour pallier à la faible autonomie des véhicules GNV : le passage à une motorisation hybride (électricité + gaz naturel) ou des moteurs hybrides thermiques bicarburant. L'autonomie peut passer ainsi doubler, allant jusqu'à 800 kilomètres pour un 12 tonnes. Une donnée essentielle pour le développement de ce carburant qui peut espérer s'installer durablement dans le paysage automobile français.

#### Le gaz carburant ailleurs

- L'Europe compte actuellement plus de 4 millions de véhicules GPLc en circulation mais la filière est beaucoup plus développée en Europe du Nord (Pays-Bas, Belgique) et en Europe de l'Est (Pologne, Lituanie) ainsi qu'en Italie. À noter, la Corée du Sud possède le plus grand nombre de véhicules GPL avec 2,3 millions d'unités, soit 14 % de son parc automobile. En France, les capacités actuelles d'approvisionnement et la taille du réseau de distribution permettraient d'alimenter un parc de plus de 1,5 million de véhicules GPLc.
- Au niveau mondial, les véhicules roulant au GNV ne représentent que 3 % de la flotte de véhicules légers et 4 % de leurs ventes chaque année. En Europe, hormis en Italie, leur part de marché est particulièrement limitée.

## SOMMAIRE

### 1- STATISTIQUES (sept 2011) Page 1

- ▶ Données climatiques
- ▶ Chiffres-clés
- ▶ Ventes de GPL en France
- ▶ Installations neuves gaz propane
- ▶ Vente de véhicules particuliers neufs
- ▶ Baromètre du GPL carburant
- ▶ Connexions au site [cfbp.fr](http://cfbp.fr)

### 2- ACTUALITÉS TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES Page 6

- ▶ Projet de loi de protection et  
d'information des consommateurs
- ▶ Publication des textes  
réglementaires sur les Certificats  
d'économies d'énergie

### 4- DANS LA PRESSE Page 13

- ▶ Les contrats d'approvisionnement en  
GPL plus encadrés : Dépêche AFP du  
30/09/2011



## 1 STATISTIQUES (septembre 2011)

### ▶ DONNÉES CLIMATIQUES <sup>(1)</sup>:

	SEPTEMBRE-2011	SEPTEMBRE-2010
Température moyenne	18°6	16°2
Nombre de jours ouverts	22	22
Degrés-jours du mois	0	0
Coefficient de rigueur	1	1
Degrés-jours cumulés	1 040,8	1 392,9

(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 ;
- température-seuil uniforme depuis 1970 et pour toutes les énergies de 17 °C ;
- relevés de température effectués dans 22 stations météorologiques, 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 2011

- > Total Ventes « vrac » septembre 2011 vs septembre 2010 : - 6,8 %
- > Total Ventes « condi » septembre 2011 vs septembre 2010 : - 3,3 %
- > Total Ventes GPL carburant stations septembre 2011 vs septembre 2010 : - 1,3 %

Comité Français du  
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

[contact@cfbp.fr](mailto:contact@cfbp.fr)

[www.cfbp.fr](http://www.cfbp.fr)

N° SIRET : 784 855 033 00063

► VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	sept-2011	sept-2010	Variation	sept-2011	sept-2010	Variation
<b>BUTANE</b>						
conditionné	24 134	25 232	- 4,4 %	218 029	230 115	- 5,3 %
vrac	7 010	6 657	+ 5,3 %	53 587	57 726	- 7,2 %
<b>s/total Butane</b>	<b>31 144</b>	<b>31 889</b>	<b>- 2,3 %</b>	<b>271 616</b>	<b>287 841</b>	<b>- 5,6 %</b>
<b>PROPANE</b>						
conditionné	10 325	10 478	- 1,5 %	101 926	106 245	- 4,1 %
Condi/carburant	6 051	6 198	- 2,4 %	51 393	50 126	+ 2,5 %
<b>s/total conditionné</b>	<b>16 376</b>	<b>16 676</b>	<b>- 1,8 %</b>	<b>153 319</b>	<b>156 371</b>	<b>- 2,0 %</b>
<b>Vrac carburant</b>	<b>3 003</b>	<b>3 055</b>	<b>- 1,7 %</b>	<b>25 552</b>	<b>24 717</b>	<b>+ 3,4 %</b>
Vrac 0/6 T	30 528	35 803	- 14,7 %	479 473	591 280	- 18,9 %
Vrac 6/12 T	7 066	7 779	- 9,2 %	88 609	101 743	- 12,9 %
Vrac 12/80 T	15 053	15 681	- 4,0 %	146 765	164 367	- 10,7 %
<b>Vrac 0/80 T</b>	<b>52 647</b>	<b>59 263</b>	<b>- 11,2 %</b>	<b>714 847</b>	<b>857 390</b>	<b>- 16,6 %</b>
Vrac > 80 T	23 339	23 190	+ 0,6 %	191 656	193 596	- 1,0 %
Réseau canalisé	1 159	1 375	- 15,7 %	36 827	40 259	- 8,5 %
<b>Sous-total vrac</b>	<b>80 148</b>	<b>86 883</b>	<b>- 7,8 %</b>	<b>968 882</b>	<b>1 115 962</b>	<b>- 13,2 %</b>
<b>Sous-total propane</b>	<b>96 524</b>	<b>103 559</b>	<b>- 6,8 %</b>	<b>1 122 201</b>	<b>1 272 333</b>	<b>- 11,8 %</b>
GPLc / Stations	10 188	10 327	- 1,3 %	97 083	85 720	+ 13,3 %
<b>Total conditionné</b>	<b>40 510</b>	<b>41 908</b>	<b>- 3,3%</b>	<b>371 348</b>	<b>386 486</b>	<b>- 3,9 %</b>
<b>Total vrac</b>	<b>87 158</b>	<b>93 540</b>	<b>- 6,8 %</b>	<b>1 022 469</b>	<b>1 173 688</b>	<b>- 12,9 %</b>
<b>TOTAL</b>	<b>137 856</b>	<b>145 775</b>	<b>- 5,4 %</b>	<b>1 490 900</b>	<b>1 645 894</b>	<b>- 9,4 %</b>
Dont carburant	19 242	19 580	- 1,7 %	174 028	160 563	+ 8,4 %

► **INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz)**

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Sept-2011	Sept-2010	variation	Sept-2011	Sept-2010	variation
Alsace	6	13	- 54%	120	57	+ 111%
Aquitaine	30	44	- 32%	257	265	- 3%
Auvergne	11	10	+ 10%	132	97	+ 36%
Basse-Normandie	22	26	- 15%	133	201	- 34%
Bourgogne	14	19	- 26%	96	110	- 13%
Bretagne	31	21	+ 48%	198	192	+ 3%
Centre	30	25	+ 20%	180	217	- 17%
Champagne-Ardenne	6	11	- 45%	40	58	- 31%
Corse	1	2	+ 0%	99	56	+ 77%
Franche-Comté	13	32	- 59%	121	169	- 28%
Haute-Normandie	26	7	+ 271%	135	80	+ 69%
Ile-de-France	13	12	+ 8%	52	63	- 17%
Languedoc-Roussillon	16	24	- 33%	127	132	- 4%
Limousin	8	8	+ 0%	84	100	- 16%
Lorraine	18	11	+ 64%	105	94	+ 12%
Midi-Pyrénées	30	28	+ 7%	242	223	+ 9%
Nord-Pas-de-Calais	20	16	+ 25%	143	172	- 17%
Pays de la Loire	25	22	+ 14%	214	167	+ 28%
Picardie	28	34	- 18%	138	179	- 23%
Poitou-Charentes	14	19	- 26%	112	111	+ 1%
Provence-Alpes Côte d'Azur	13	21	- 38%	223	139	+ 60%
Rhône-Alpes	52	84	- 38%	412	488	- 16%
<b>TOTAL</b>	<b>427</b>	<b>489</b>	<b>- 13%</b>	<b>3 363</b>	<b>3 370</b>	<b>- 0%</b>

► VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A)

Energies	Mois				Cumul			
	Sept-2011	Sept-2010	Variation Sept-11/Sept-10	PdM	Sept-2011	Sept-2010	Variation cumul Sept-11/Sept-10	PdM
Gazole	120 524	122 720	- 1,8%	72,0%	1 192 053	1 173 664	+ 1,6%	71,8%
Essence	44 626	42 586	+ 4,8%	26,6%	442 895	416 061	+ 6,4%	26,7%
<b>GPL</b>	<b>165</b>	<b>3 356</b>	<b>- 95,1%</b>	<b>0,1%</b>	<b>11 228</b>	<b>56 653</b>	<b>- 80,2%</b>	<b>0,7%</b>
Hybride	1 239	974	+ 41,8%	0,7%	8 832	6 994	+ 26,3%	0,5%
Superéthanol	612	344	+ 77,9%	0,4%	4 304	3 903	+ 10,3%	0,3%
GNV	13	38	- 65,8%	0,0%	133	149	- 10,7%	0,0%
Electrique	301	26	1 057,7 %	0,2%	1 428	64	+ 2 131,3%	0,1%
<b>TOTAL</b>	<b>167 480</b>	<b>169 944</b>	<b>- 1,4%</b>	<b>100%</b>	<b>1 660 873</b>	<b>1 657 489</b>	<b>+ 0,2%</b>	<b>100%</b>

► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne de septembre 2011 (\*)

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,86 euro TTC le litre



(\*) Source : MEDDTL  
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-prix-de-vente-moyens-des.html>

► CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr (septembre 2011)

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



1- Les gaz butane et propane .....	3 090
2- Comment rouler au GPL .....	2 451
3- GPL .....	1 970
4- Q/R sur le GPLc .....	1 708
5- Les installations butane propane .....	1 587
6- Carte de France du GPL .....	1 337
7- Véhicules GPL neufs .....	722
8- Carte des stations .....	566
9- Pourquoi rouler au GPL .....	445
10- Autres applications .....	384



## 2 ACTUALITES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES

### ► Projet de loi de protection et d'information des consommateurs

■ Le projet de loi de protection et d'information des consommateurs comprenant un article spécifique aux contrats relatifs aux GPL a été adopté à l'Assemblée Nationale le 11 octobre dernier et sera examiné dans les prochaines semaines au Sénat.

Le CFBP a saisi le secrétaire d'Etat Frédéric Lefebvre pour lui faire part des propositions de la filière GPL adressées aussi à M. Gérard Cornu, initialement Rapporteur au Sénat de la Commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, remplacé depuis par le sénateur Alain Fauconnier. Le CFBP sera auditionné par cette Commission avant l'examen en séance du projet de loi.

Ces propositions portent sur :

**- La durée des contrats (point 5 de l'Art. L121-100) :**

La négociation de gré à gré avec une durée de contrat non plafonnée permet à chaque partie, client comme fournisseur, d'optimiser les conditions économiques de l'approvisionnement énergétique.

La durée du contrat devient alors la principale variable d'ajustement, d'où la proposition de modifier l'article L121-100 pour maintenir la possibilité d'une durée négociée de gré à gré, chaque fournisseur ayant toutefois l'obligation de disposer d'une offre de base constituée d'un contrat d'une durée maximale de 5 ans.

**- L'obligation de fournir au consommateur propriétaire de son matériel une prestation d'enlèvement ou de neutralisation à « prix coûtant » des citernes (Art. L121-106) :**

Cette mesure qui consiste à priver de sa marge un acteur économique nous apparaît incompatible avec les principes fondamentaux de l'économie et du droit, et constituerait une exception remarquable que rien ne nous paraît justifier. Nous proposons de modifier cet article afin de supprimer cette notion de « prix coûtant ».

Le courrier et les propositions du CFBP sont insérés pages suivantes.

En savoir plus :  
[s.gibier@cfbp.fr](mailto:s.gibier@cfbp.fr)

Projet de loi sur le site du Sénat : <http://www.senat.fr/leg/pjl11-012.html>



Comité Français  
Butane Propane

Putaux, le 18 octobre 2011

**Réf :** JPSG/11-044  
**Objet :** Propositions de modifications de l'article concernant les contrats de GPL dans le projet de loi renforçant les droits, la protection et l'information des consommateurs

**SENAT**

15 rue de Vaugirard  
75291 Paris Cedex 06

**A l'attention de Monsieur Gérard CORNU**

Vice-Président de la Commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire

Monsieur le Sénateur,

Nous avons suivi avec intérêt la discussion à l'Assemblée Nationale concernant le projet de *Loi renforçant les droits, la protection et l'information des consommateurs* et plus particulièrement la proposition du rapporteur, le député Daniel Fasquelle, d'un nouvel article dédié aux « contrats relatifs aux gaz de pétrole liquéfiés » adopté par l'Assemblée Nationale le 30 septembre dernier.

En tant qu'association professionnelle, le Comité Français du Butane et du Propane (CFBP) est l'interlocuteur privilégié des pouvoirs publics sur tous les sujets liés à la distribution des GPL. C'est pourquoi nous avons été consultés sur la rédaction de ce nouvel article par la DGCCRF en juin puis septembre dernier. Nous avons formulé un certain nombre d'observations qui n'ont pas été reprises et que nous souhaitons vous soumettre. Celles-ci portent, d'une part, sur le plafonnement de la durée des contrats à cinq ans maximum et, d'autre part, sur l'obligation de fournir une prestation d'enlèvement ou de neutralisation à « prix coûtant » des citernes ; une dernière est de pure forme.

⇨ **S'agissant de la durée des contrats (point 5 de l'Art. L121-100) :** celle-ci relève de la politique commerciale de chacun de nos membres et fait l'objet de modalités contractuelles librement négociées entre eux et leurs clients dans des cadres qui ont été à plusieurs reprises revus tant avec la DGCCRF qu'avec des associations de consommateurs. Le CFBP, en tant qu'association professionnelle, n'intervient pas dans ces échanges nécessaires entre les parties prenantes. En tant qu'observateur, nous nous permettons simplement de rappeler que celle-ci est à ce jour négociée de gré à gré entre le fournisseur et son client (principe validé par la Cour d'Appel de Versailles en 2005). Selon nos membres consultés individuellement sur ce sujet, parmi les critères qui déterminent la durée d'engagement souhaitée par les parties, figurent les conditions d'approvisionnement du client et l'investissement consenti par le fournisseur.

La négociation de gré à gré avec une durée de contrat non plafonnée permet à chacune des parties, client comme fournisseur, d'optimiser les conditions économiques de l'approvisionnement énergétique du consommateur qui, dans la majorité des cas, cherche à minimiser son investissement initial. La durée du contrat devient alors la principale variable d'ajustement.

Ainsi, cet article, dans sa rédaction initiale votée en 1ère lecture à l'Assemblée Nationale, aurait pour effet de contraindre les relations contractuelles entre consommateurs et professionnels du GPL, quelle que soit la situation d'espèce et sans aucune dérogation possible. Il réduisait la durée consentie au fournisseur pour amortir son investissement et pourrait induire mécaniquement une hausse des prix au détriment de l'ensemble des clients.

**Comité Français du Butane et du Propane**

5, boulevard Bellini - 92857 PUTEAUX cedex - Tél : 33(0)1 41 97 02 86 - Fax : 33(0)1 41 97 02 89

SENET : 784 866 032-0283 - APE 011A - Association loi 1901



Comité Français  
Butane Propane

Ouvrir le choix, en maintenant une offre de base comprenant un contrat d'une durée plafonnée à 5 ans, permettrait à la fois au consommateur de choisir un contrat adapté à ses besoins tout en le protégeant contre d'éventuels abus. Les pouvoirs publics disposent déjà d'instruments juridiques permettant d'empêcher ces abus s'ils venaient à être constatés.

**Nous proposons de modifier l'article L121-100 (proposition d'amendement en annexe 1) en offrant de maintenir la possibilité d'une durée négociée de gré à gré, chaque fournisseur ayant toutefois l'obligation de disposer d'une offre de base constituée d'un contrat d'une durée maximale de 5 ans.**

⇨ S'agissant de l'obligation de fournir au consommateur propriétaire de son matériel une prestation d'entèvement ou de neutralisation à « prix coûtant » des citernes (Art. L121-106), cette mesure qui consiste à priver de sa marge un acteur économique nous apparaît incompatible avec les principes fondamentaux de l'économie et du droit, et constituerait une exception remarquable que rien ne nous paraît justifier.

En effet, cette mesure s'imposerait à des PME dont ces prestations constituent le cœur d'activité et serait contradictoire avec le principe de libre entreprise sur un marché concurrentiel. A cet égard, la contestation de la validité juridique au regard de la Loi, de la Constitution et de Traités d'une telle disposition pourrait nuire à cette loi. Cette mesure entraînerait à n'en pas douter un déséquilibre grave et l'occasion d'une cascade de contentieux, ce qui n'est assurément pas l'objectif recherché par le législateur.

**Nous proposons de modifier cet article afin de supprimer cette notion de « prix coûtant » (proposition d'amendement en annexe 2).**

⇨ Enfin, nous souhaitons aussi souligner un point de pure forme : le terme « gaz de pétrole liquéfiés » s'emploie au pluriel. C'est un terme générique qui couvre différents gaz tels les gaz butane ou propane (proposition d'amendement en annexe 3).

Je reste à votre entière disposition pour évoquer ce sujet et vous prie de croire, Monsieur le Sénateur, en l'expression de ma profonde considération.

Joël Pedrossac  
Directeur Général

Affaire suivie par Sabine Gibier  
Responsable Relations Extérieures  
Tel : 01 41 97 02 64  
GSM : 06 98 68 26 23  
E-mail : [s.gibier@cfbp.fr](mailto:s.gibier@cfbp.fr)



PJ : Annexe 1 amendement sur la durée des contrats  
Annexe 2 amendement sur la suppression de notion de prix coûtant  
Annexe 3 amendement (de forme) sur les gaz de pétrole liquéfiés  
Annexe 4 note technique et juridique du cabinet juridique Wolf, Gotschal & Merges LLP

page 2/10

## ANNEXE 1

Projet de Loi renforçant les droits, la protection et l'information des consommateurs  
AMENDEMENT  
Présenté par

### ARTICLE 4 bis (nouveau)

Alinea 10, au point 5 de l'Art. L.121-100

Substituer aux mots :

« La durée du contrat, qui ne peut excéder cinq ans ; »

Les mots :

« La durée du contrat, négociée de gré à gré, chaque fournisseur ayant l'obligation de disposer d'une offre de base proposant un contrat d'une durée maximale de cinq ans ; »

### EXPOSE SOMMAIRE

Parmi les critères qui définissent la durée d'engagement - actuellement négociée de gré à gré entre le fournisseur de GPL et son client - les conditions d'approvisionnement du client et l'investissement consenti par le fournisseur pour l'installation du matériel nécessaire au stockage des GPL sont déterminants. En effet, les gaz butane et propane fournissent en énergie pour le chauffage, l'eau chaude et la cuisson les foyers en zone rurale, non reliés au réseau de gaz naturel. Ils répondent à des besoins énergétiques diffus et isolés.

La négociation de gré à gré portant sur une durée de contrat supérieure à 5 ans permet d'une part de sécuriser l'investissement réalisé par le fournisseur dans son outil industriel sur le territoire Français. D'autre part, le consommateur bénéficie d'un meilleur coût d'accès initial à l'énergie et lui garantit un approvisionnement en énergie sur le moyen terme.

Les besoins des consommateurs en GPL (notamment pour le chauffage de leurs foyers) sont assez stables et un consommateur peut se sentir sécurisé avec un contrat d'une durée supérieure à 5 ans. Le consommateur peut tirer certains avantages d'un contrat de longue durée, telle qu'une sécurité d'approvisionnement en cas de pénurie ou une protection contre une hausse brutale du prix du gaz. Imposer une durée maximale de cinq ans réduira la durée consentie au fournisseur pour amortir son investissement et induira mécaniquement une hausse des prix au détriment de clients isolés et / ou difficiles d'accès.

La rédaction proposée permet d'instaurer une durée « de référence » en faisant bénéficier au consommateur, s'il le souhaite, d'un contrat d'une durée plafonnée à 5 ans sans pour autant l'empêcher dans tous les cas de conclure un contrat pour une durée supérieure notamment lorsque les investissements qu'il demande nécessitent une durée d'amortissement plus longue.

Elle permettra à la fois au consommateur de choisir un contrat adapté à ses besoins tout en le protégeant contre les éventuels abus de professionnels qui ne proposeraient que des contrats de long terme. Les pouvoirs publics disposent d'instruments juridiques permettant d'empêcher d'éventuels abus si de tels abus venaient à être constatés.

C'est pourquoi cet amendement octroie la possibilité d'une durée négociée de gré à gré, chaque fournisseur ayant toutefois l'obligation de disposer d'une offre de base proposant un contrat d'une durée maximale de 5 ans.

sage.3/10

## ANNEXE 2

Projet de Loi renforçant les droits, la protection et l'information des consommateurs  
AMENDEMENT  
Présenté par

### ARTICLE 4 bis (nouveau)

Alnéa 22, à la sixième ligne de l'Art. L.121-106

Supprimer les mots

« sans qu'il soit facturé à ces titres des frais supérieurs aux coûts effectivement supportés par le professionnel. »

#### EXPOSÉ SOMMAIRE

La mesure qui oblige des entreprises à fournir une prestation d'enlèvement ou de neutralisation à « prix coûtant » des citernes et qui de fait consiste à priver de sa marge un acteur économique est incompatible avec les principes fondamentaux de l'économie et du droit. Elle s'imposerait à des PME dont ces prestations constituent le cœur d'activité et serait contradictoire avec le principe de libre entreprise sur un marché concurrentiel. C'est pourquoi cet amendement propose la suppression de cette notion de prix coûtant pour une prestation commerciale.

L'article ainsi modifié protège toujours le consommateur en précisant que les conditions commerciales ne doivent pas être disqualifiantes.

page 4/10

## ANNEXE 3

Projet de Loi renforçant les droits, la protection et l'information des consommateurs  
AMENDEMENT  
Présenté par

### ARTICLE 4 bis (nouveau)

Alinéa 3

Substituer aux mots

« Contrats relatifs au gaz de pétrole liquéfié »

Les mots

« Contrats relatifs aux gaz de pétrole liquéfiés »

Alinéa 4, Art. L121-99, à la 3e ligne et à la 4e ligne

Substituer au mot

« liquéfié »

Le mot

« liquéfiés »

Alinéa 22, Art. L121-106, à la 2e ligne

Substituer au mot

« liquéfié »

Le mot

« liquéfiés »

### EXPOSE SOMMAIRE

Amendement de forme : le terme « gaz de pétrole liquéfiés » s'emploie au pluriel. C'est un terme générique qui couvre différents gaz tels les gaz butane ou propane.

page 5/11

## ► Publication des textes réglementaires relatifs aux Certificats d'économies d'énergie

■ **Le décret n°2011-1215 du 30 septembre 2011** relatif aux pouvoirs du ministre chargé de l'énergie en matière d'agrément des plans d'actions d'économies d'énergie et de délivrance de certificats d'économies d'énergie a été publié au Journal Officiel du 1<sup>er</sup> octobre 2011.

Depuis le début du dispositif des CEE, l'instruction des demandes était prise en charge par les préfets de département, en fonction de la localisation du siège social du demandeur.

Afin d'adapter le dispositif aux objectifs plus ambitieux de la deuxième période d'obligations d'économies d'énergie tout en conservant sa fiabilité et en maîtrisant sa charge administrative, le décret prévoit de confier l'ensemble des compétences en matière d'agrément de plans d'actions d'économies d'énergie et de délivrance de certificats d'économies d'énergie au ministre chargé de l'énergie.

Toutefois, l'article 4 du décret n° 2011-1215 du 30 septembre 2011 prévoit qu'en dehors de la région Ile-de-France, le préfet du département du siège du demandeur reste compétent pour statuer sur les demandes d'agrément d'un plan d'actions d'économies d'énergie ou de délivrance de certificats d'économies d'énergie dont le dossier a été reçu avant le 1<sup>er</sup> octobre 2011.

Voir le décret :

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000024613736&dateTexte=&categorieLien=id>

■ **L'arrêté du 30 septembre 2011** portant création du Pôle national des certificats d'économies d'énergie a été publié au Journal Officiel du 1<sup>er</sup> octobre 2011.

Le Pôle sera constitué de 9 agents : un chef de Pôle (Anne-Luce ZAHM) et huit chargés de mission. A terme, 15 agents travailleront au sein de cette entité.

Voir l'arrêté :

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000024613810&dateTexte=&categorieLien=id>

Voir les Lettres d'information de la DGEC d'août et octobre 2011-11-04

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/L-actualite-du-dispositif-des.html>



# 4 DANS LA PRESSE

> **Les contrats d'approvisionnement en GPL plus encadrés, votent les députés**

Dépêche AFP du 30 septembre 2011



11715 PLACE DE LA BOURSE  
75001 PARIS CEDEX 02 - 01 40 41 45 45

30 SEPT 11  
Quotidien Paris

Surface approx. (cm<sup>2</sup>) : 304

Page 1/1

30/09/2011 13:12:00

## Les contrats d'approvisionnement en **GPL** plus encadrés, votent les députés

PARIS, 30 sept 2011 (AFP) - L'Assemblée a voté vendredi un amendement UMP limitant à cinq ans la durée des contrats d'approvisionnement en gaz de pétrole liquéfié (GPL), pour renforcer la protection des consommateurs français utilisant une citerne GPL pour se chauffer, souvent en zone rurale.

Ce dispositif, qui prévoit d'autres mesures d'encadrement de ces contrats, est une "avancée considérable" et "permet à nos compatriotes des zones rurales de ne plus être prisonniers d'un certain nombre de pratiques qui empêchaient la concurrence de jouer", a souligné le secrétaire d'Etat à la Consommation, Frédéric Lefebvre, dans l'hémicycle.

L'objectif est de "mettre fin aux abus et à un marché captif", car "on est un peu prisonnier du fournisseur quand on a acheté la cuve", mais aussi de "garantir la sécurité des citernes", a précisé Daniel Fasquelle (UMP), le rapporteur du projet de loi sur la protection des consommateurs examiné depuis jeudi à l'Assemblée nationale.

Environ 900.000 foyers disposent, pour se chauffer, d'une citerne de GPL en vrac. Ces consommateurs résident le plus souvent en zone rurale et ne sont généralement pas raccordés à un réseau de gaz naturel.

Les députés ont voté la limitation de la durée des contrats à cinq ans, pour permettre aux utilisateurs de citerne GPL de changer plus facilement de fournisseur et de faire davantage jouer la concurrence entre les différents opérateurs pour bénéficier de tarifs de vente de propane plus compétitifs.

L'amendement prévoit aussi que les consommateurs connaissent dès le début du contrat toutes leurs obligations, y compris les sommes à payer découlant de la fin du contrat ou de sa résiliation anticipée, et soient rapidement remboursés en cas de trop-perçu ou de restitution du dépôt de garantie.

Une information sur la sécurité pendant la durée du contrat sera également inscrite dans le code de la consommation dans la mesure où les citernes GPL sont des équipements sous pression contenant des liquides inflammables,

ic/vdr/mad/bg

CTEP  
8222962005093\_04844

Termes de recherche : GPL ou Gaz de Pétrole Liquéfié : message significatif



Comité Français  
Butane Propane

## SOMMAIRE

### 1- STATISTIQUES (octobre 2011) Page 1

- ▶ Données climatiques
- ▶ Chiffres-clés
- ▶ Ventes de GPL en France
- ▶ Installations neuves gaz propane
- ▶ Vente de véhicules particuliers neufs
- ▶ Baromètre du GPL carburant
- ▶ Connexions au site [cfbp.fr](http://cfbp.fr)

### 2- ACTUALITÉS TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES Page 6

- ▶ Projet de loi de protection et d'information des consommateurs
- ▶ Publication des textes réglementaires relatifs aux contrôles des installations intérieures

### 3- EN BREF Page 10

- ▶ Communiqué de presse du CFBP du 10 nov 2011
- ▶ Création du CNPG
- ▶ Projet « Bâtiments pilotes » : cahier des charges d'appel à projet

### 4- DANS LA PRESSE Page 13

- ▶ La filière GPL souhaite réserver le bonus aux véhicules à énergie alternative- Autoactu.com du 14 nov 2011
- ▶ La filière GPL propose une réforme du bonus/malus- LeParisien.fr du 14 nov 2011
- ▶ Bonus de 400 euros pour les carburants alternatifs- L'Argus du 19 nov 2011

Comité Français du  
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

[contact@cfbp.fr](mailto:contact@cfbp.fr)

[www.cfbp.fr](http://www.cfbp.fr)

N° SIRET : 784 855 033 00063



## 1 STATISTIQUES (octobre 2011)

### ▶ DONNÉES CLIMATIQUES <sup>(1)</sup>:

	OCTOBRE-2011	OCTOBRE-2010
Température moyenne	13°9	12°2
Nombre de jours ouverts	21	21
Degrés-jours du mois	108,5	157,6
Coefficient de rigueur	0,830	1,205
Degrés-jours cumulés	1 149,3	1 550,6

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

Méthode de correction climatique mise en place en octobre 2011 :

- période trentenaire 1981-2010 ;
- température-seuil uniforme depuis 1970 et pour toutes les énergies de 17 °C ;
- relevés de température effectués dans 22 stations météorologiques, soit une par région métropolitaine.

### ▶ Chiffres-clés GPL Octobre 2011

> Total Ventes « vrac » octobre 2011 vs octobre 2010 : - 8,7 %

> Total Ventes « conditionné » octobre 2011 vs octobre 2010 : - 3,8 %

> Total Ventes « GPL carburant stations » octobre 2011 vs octobre 2010 : + 26,3 %

► VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	oct-2011	oct-2010	Variation	oct-2011	oct-2010	Variation
<b>BUTANE</b>						
conditionné	23 894	25 201	- 5,2 %	241 923	255 316	- 5,2 %
vrac	8 331	8 764	- 4,9 %	61 918	66 490	- 6,9 %
<b>s/total Butane</b>	<b>32 225</b>	<b>33 965</b>	<b>- 5,1 %</b>	<b>303 841</b>	<b>321 806</b>	<b>- 5,6 %</b>
<b>PROPANE</b>						
conditionné	9 779	10 038	- 2,6 %	111 705	116 283	- 3,9 %
Condi/carburant	5 916	5 900	+ 0,3 %	57 309	56 026	+ 2,3 %
<b>s/total conditionné</b>	<b>15 695</b>	<b>15 938</b>	<b>- 1,5 %</b>	<b>169 014</b>	<b>172 309</b>	<b>- 1,9 %</b>
<b>Vrac carburant</b>	<b>2 863</b>	<b>3 031</b>	<b>- 5,5 %</b>	<b>28 415</b>	<b>27 748</b>	<b>+ 2,4 %</b>
Vrac 0/6 T	39 181	41 777	- 6,2 %	518 654	633 057	- 18,1 %
Vrac 6/12 T	8 802	10 798	- 18,5 %	97 411	112 541	- 13,4 %
Vrac 12/80 T	21 186	25 536	- 17,0 %	167 951	189 903	- 11,6 %
<b>Vrac 0/80 T</b>	<b>69 169</b>	<b>78 111</b>	<b>- 11,4 %</b>	<b>784 016</b>	<b>935 501</b>	<b>- 16,2 %</b>
Vrac > 80 T	38 272	40 034	- 4,4 %	229 928	233 630	- 1,6 %
Réseau canalisé	2 499	2 717	- 8,0 %	39 326	42 976	- 8,5 %
<b>Sous-total vrac</b>	<b>112 803</b>	<b>123 893</b>	<b>- 9,0 %</b>	<b>1 081 685</b>	<b>1 239 855</b>	<b>- 12,8 %</b>
<b>Sous-total propane</b>	<b>128 498</b>	<b>139 831</b>	<b>- 8,1 %</b>	<b>1 250 699</b>	<b>1 412 164</b>	<b>- 11,4 %</b>
GPLc / Stations	9 959	7 885	+ 26,3 %	107 042	93 605	+ 14,4 %
<b>Total conditionné</b>	<b>39 589</b>	<b>41 139</b>	<b>- 3,8%</b>	<b>410 937</b>	<b>427 625</b>	<b>- 3,9 %</b>
<b>Total vrac</b>	<b>121 134</b>	<b>132 657</b>	<b>- 8,7 %</b>	<b>1 143 603</b>	<b>1 306 345</b>	<b>- 12,5 %</b>
<b>TOTAL</b>	<b>170 682</b>	<b>181 681</b>	<b>- 6,1 %</b>	<b>1 661 582</b>	<b>1 827 575</b>	<b>- 9,1 %</b>
Dont carburant	18 738	16 816	+ 11,4 %	192 766	177 379	+ 8,7 %

► **INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz)**

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Oct-2011	Oct-2010	variation	Oct-2011	Oct-2010	variation
Alsace	34	10	+ 240%	154	67	+ 130%
Aquitaine	44	64	- 31%	301	329	- 9%
Auvergne	15	15	+ 0%	147	112	+ 31%
Basse-Normandie	43	47	- 9%	176	248	- 29%
Bourgogne	11	17	- 35%	107	127	- 16%
Bretagne	25	17	+ 47%	223	209	+ 7%
Centre	21	32	- 34%	201	249	- 19%
Champagne-Ardenne	8	6	+ 33%	48	64	- 25%
Corse	1	2	+ 0%	100	58	+ 72%
Franche-Comté	13	20	- 35%	134	189	- 29%
Haute-Normandie	21	43	- 51%	156	123	+ 27%
Ile-de-France	14	10	+ 40%	66	73	- 10%
Languedoc-Roussillon	18	19	- 5%	145	151	- 4%
Limousin	10	21	- 52%	94	121	- 22%
Lorraine	9	13	- 31%	114	107	+7%
Midi-Pyrénées	31	55	- 44%	273	278	- 2%
Nord-Pas-de-Calais	21	18	+ 17%	164	190	- 14%
Pays de la Loire	46	32	+ 44%	260	199	+ 31%
Picardie	16	16	+ 0%	154	195	- 21%
Poitou-Charentes	14	33	- 58%	126	144	- 13%
Provence-Alpes Côte d'Azur	30	22	+ 36%	253	161	+ 57%
Rhône-Alpes	35	95	- 63%	447	583	- 23%
<b>TOTAL</b>	<b>480</b>	<b>607</b>	<b>- 21%</b>	<b>3 843</b>	<b>3 977</b>	<b>- 3%</b>

► VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A)

Energies	Mois				Cumul			
	Oct-2011	Oct-2010	Variation Oct-11/Oct-10	PdM	Oct-2011	Oct-2010	Variation cumul Oct-11/Oct-10	PdM
Gazole	131 757	124 224	+ 6,1%	74,8%	1 323 810	1 297 888	+ 2,0%	72,1%
Essence	41 936	42 153	- 0,5%	23,8%	484 831	458 214	+ 5,8%	26,4%
<b>GPL</b>	<b>193</b>	<b>4 154</b>	<b>- 95,4%</b>	<b>0,1%</b>	<b>11 421</b>	<b>60 807</b>	<b>- 81,2%</b>	<b>0,6%</b>
Hybride	1 291	871	+ 48,2%	0,7%	10 123	7 865	+ 28,7%	0,6%
Superéthanol	681	500	+ 36,2%	0,4%	4 985	4 403	+ 13,2%	0,3%
GNV	21	8	+ 162,5%	0,0%	154	157	- 1,9%	0,0%
Electrique	206	40	415,0 %	0,1%	1 634	104	+ 1 471,2%	0,1%
<b>TOTAL</b>	<b>176 085</b>	<b>171 950</b>	<b>+ 2,4%</b>	<b>100%</b>	<b>1 836 958</b>	<b>1 829 439</b>	<b>+ 0,4%</b>	<b>100%</b>

► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne d'octobre 2011 (\*)

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,86 euro TTC le litre

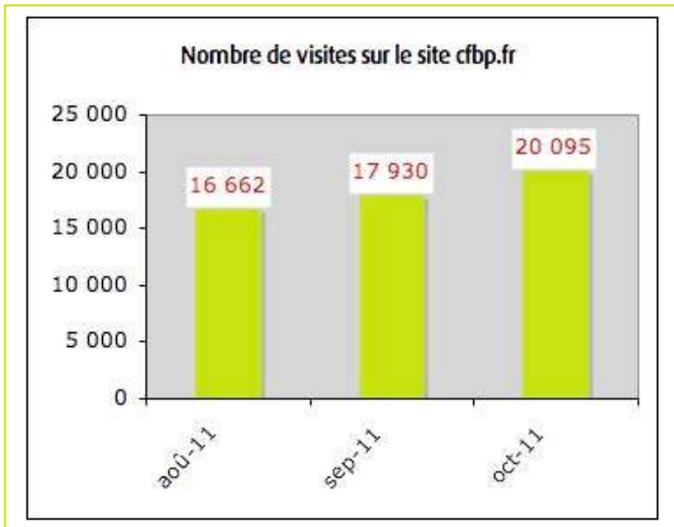


(\*) Source : MEDDTL

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-prix-de-vente-moyens-des.html>

► CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr (octobre 2011)

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



1- Les gaz butane et propane .....	3 535
2- Comment rouler au GPL .....	2 415
3- GPL .....	1 922
4- Les installations butane propane .....	1 866
5- Q/R sur le GPLc .....	1 813
6- Carte de France du GPL .....	1 260
7- Autres applications .....	958
8- Véhicules GPL neufs .....	843
9- Applications domestiques.....	702
10- Carte des stations .....	670

## 2 ACTUALITES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES

### ► Projet de loi de protection et d'information des consommateurs

■ Le projet de loi renforçant les droits, la protection et l'information des consommateurs avec un nouvel article dédié aux contrats relatifs aux Gaz de Pétrole Liquéfiés a été adopté par l'Assemblée Nationale le 11 octobre dernier. Depuis, il est en attente d'inscription à l'ordre du jour du Sénat.

Le sénateur Alain Fauconnier a été désigné rapporteur de la Commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et a auditionné le 16 novembre dernier Pierre-Yves Loiseau et Joël Pedessac pour connaître les propositions du CFBP.

#### - S'agissant de la durée des contrats (point 5 de l'Art. L121-100) :

##### Contexte actuel :

- modalités contractuelles librement négociées avec les clients ;
- reconnue comme licite puisque négociée de gré à gré (Cour d'appel de Versailles 18/11/2004 & 20/05/2005 N° 277 & 265) ;
- points des contrats revus avec la DGCCRF et des associations de consommateurs ;
- parmi les critères qui déterminent la durée d'engagement souhaitée par les parties, figurent les conditions d'approvisionnement du client et l'investissement consenti par le fournisseur ;
- relève de la politique commerciale de chacune des entreprises.

La négociation de gré à gré avec une durée de contrat non plafonnée permet à chacune des parties, client comme fournisseur, d'optimiser les conditions économiques de l'approvisionnement énergétique du consommateur qui, dans la majorité des cas, cherche à minimiser son investissement initial. La durée du contrat devient alors la principale variable d'ajustement.

##### Dans sa rédaction initiale votée en 1ère lecture à l'Assemblée Nationale, l'article aurait pour effet :

- de contraindre les relations contractuelles entre consommateurs et professionnels du GPL, quelle que soit la situation d'espèce et sans aucune dérogation possible ;
- de réduire la durée consentie au fournisseur pour amortir son investissement ;
- pourrait induire mécaniquement une hausse des prix au détriment de l'ensemble des clients ;
- introduit une réglementation *ex ante* (1) du secteur et de ses contrats non justifiée notamment parce que les pouvoirs publics peuvent intervenir efficacement face à des situations d'abus.

##### La proposition du CFBP :

- Modifier l'article L121-100 (proposition d'amendement 1) en offrant de maintenir la possibilité d'une durée négociée de gré à gré, chaque fournisseur ayant toutefois l'obligation de disposer d'une offre de base constituée d'un contrat d'une durée maximale de 5 ans.

#### - S'agissant de l'obligation de fournir au consommateur propriétaire de son matériel une prestation d'enlèvement ou de neutralisation à « prix coûtant » des citernes (Art. L121-106) :

##### Contexte actuel :

L'enlèvement ou la neutralisation des citernes est régie par :

- le contrat de mise à disposition quand le distributeur de gaz est propriétaire du réservoir (95 % des cas)
- le contrat de maintenance quand le consommateur est propriétaire de son réservoir.

Les coûts de retraits sont différents selon l'emplacement (enterrée / aérienne), la configuration d'accès et la nature du terrain où se situe le réservoir.

.../...

(1) Par réglementation (ou régulation) *ex ante*, il faut entendre un ensemble de règles qui visent à empêcher par avance et de manière relativement indifférenciée certaines pratiques de marché, même licites en l'état du droit positif, afin de prévenir toute situation d'abus, même si cette dernière peut donner lieu à une sanction *ex post* (c'est-à-dire *a posteriori*). empêcher par avance et de manière relativement indifférenciée certaines pratiques de marché, même licites en l'état du droit positif, afin de prévenir.

**Dans sa rédaction initiale votée en 1ère lecture à l'Assemblée Nationale, l'article aurait pour effet :**

- de priver de sa marge un acteur économique
- être incompatible avec les principes fondamentaux de l'économie et du droit
- constituerait une exception remarquable que rien ne nous paraît justifier.

En effet, cette mesure s'imposerait à des PME dont ces prestations constituent le cœur d'activité et serait contradictoire avec le principe de libre entreprise sur un marché concurrentiel.

A cet égard, la contestation de la validité juridique au regard de la Loi, de la Constitution et de Traités d'une telle disposition pourrait nuire à cette loi. Cette mesure entraînerait à n'en pas douter un déséquilibre grave et l'occasion d'une cascade de contentieux, ce qui n'est assurément pas l'objectif recherché par le législateur.

**La proposition du CFBP :**

- Modifier cet article afin de supprimer cette notion de « prix coûtant » (proposition d'amendement 2).

**- Point de pure forme : le terme « gaz de pétrole liquéfiés » s'emploie au pluriel.**

C'est un terme générique qui couvre différents gaz tels les gaz butane ou propane (proposition d'amendement 3).

Le sénateur a bien entendu les arguments du CFBP. Nous sommes en attente de son rapport.

[s.gibier@cfbp.fr](mailto:s.gibier@cfbp.fr)

► **Publication de textes réglementaires relatifs aux contrôles des installations intérieures**

■ 2 Arrêtés du 18 août 2011 portant agrément d'un organisme pour effectuer les contrôles prévus par l'article 26 de l'arrêté du 2 août 1977 relatif aux règles techniques et de sécurité applicables aux installations de gaz combustible et d'hydrocarbures liquéfiés situées à l'intérieur des bâtiments d'habitation ou de leurs dépendances.

(Bulletin officiel du MEDDTL 2011/16 du 10 septembre 2011) - (Textes non parus au Journal officiel)  
*Ces arrêtés concernent, l'un la société DEKRA Inspection SAS, l'autre l'association Qualigaz.*

■ Décision du 18 août 2011 portant reconnaissance d'une qualification prévue par l'article 26-IV de l'arrêté du 2 août 1977 relatif aux règles techniques et de sécurité applicables aux installations de gaz combustible et d'hydrocarbures liquéfiés situées à l'intérieur des bâtiments d'habitation ou de leurs dépendances.

(Bulletin officiel du MEDDTL 2011/16 du 10 septembre 2011) - (Texte non paru au Journal officiel)  
Voir copie du texte ci-après

## Prévention des risques

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,  
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction générale de la prévention des risques

Décision du 18 août 2011 portant reconnaissance d'une qualification prévue par l'article 26-IV de l'arrêté du 2 août 1977 relatif aux règles techniques et de sécurité applicables aux installations de gaz combustible et d'hydrocarbures liquéfiés situées à l'intérieur des bâtiments d'habitation ou de leurs dépendances

NOR : DEVP11201905

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Le directeur général de la prévention des risques,

Vu le décret n° 62-608 du 23 mai 1962 fixant les règles techniques et de sécurité applicables aux installations de gaz combustible ;

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

Vu les arrêtés du 18 août 2011 portant agrément d'organismes pour effectuer les contrôles prévus par l'article 26 de l'arrêté du 2 août 1977 ;

Vu la convention nationale « professionnel du gaz (PG) » du 22 juin 2011 entre, d'une part, les organisations professionnelles CAPEB-UNA-CPC, UECE, UNCP-FFB, SYNASAV et, d'autre part, l'association HabitA+ ;

Vu la demande déposée le 22 juin 2011 par l'association HabitA+ ;

Vu la demande déposée le 12 août 2011 par l'association Qualigaz ;

Vu la demande déposée le 12 août 2011 par la société Dekra Inspection SAS,

Décide :

### Article 1<sup>er</sup>

Les installateurs professionnels satisfaisant aux conditions et contrôles fixés par la convention nationale PG du 22 juin 2011 susvisée bénéficient de la qualification prévue à l'article 26-IV de l'arrêté du 2 août 1977 susvisé pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 2012 au 31 décembre 2014.

### Article 2

L'association Qualigaz et la société Dekra Inspection SAS sont autorisées, pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 2012 au 31 décembre 2014, à procéder aux vérifications par sondage des installations effectuées par les professionnels cités à l'article 1<sup>er</sup>, selon les procédures fixées par la convention nationale PG du 22 juin 2011.

### Article 3

La présente décision peut être suspendue ou retirée à tout moment en cas de manquement grave aux obligations fixées aux articles 1<sup>er</sup> et 2 sans que les installateurs et organismes de contrôle concernés puissent faire état d'un quelconque préjudice.

### Article 4

L'association HabitA+ transmet, avant le 31 mars de chaque année, à la direction générale de la prévention des risques un rapport sur l'activité exercée au cours de l'année précédente en matière d'animation, de gestion et d'adaptation du dispositif de qualité professionnelle mentionné dans la convention nationale PG du 22 juin 2011 susvisée.

MEDDTL n° 2011/16 du 12 septembre 2011, Page 67.



Article 5

La présente décision sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Fait le 18 août 2011.

*Le directeur général  
de la prévention des risques,*  
L. MICHEL

## La filière GPL carburant propose de réformer le bonus écologique pour soutenir les véhicules à énergies alternatives

**Puteaux, le 10 novembre 2010 – Ce matin, le Comité Français du Butane et Propane (CFBP) a présenté, lors d'un point presse organisé à l'Automobile Club de France, son projet de réforme du bonus-malus automobile destiné à encourager le mix énergétique sur le marché français de l'automobile.**

Signal inattendu lancé par les pouvoirs publics, la suppression anticipée du bonus écologique de 2000 € pour les véhicules GPL et GNV annoncée en décembre 2010 a marqué le début d'une baisse progressive des ventes de véhicules GPL. A fin octobre 2011, la baisse des immatriculations de voitures GPL se chiffrait à - 80 % par rapport à la même période en 2010.

Les véhicules à énergies alternatives représentent aujourd'hui seulement 1,5 % de part de marché des ventes de véhicules en France.

La filière GPL carburant a donc décidé de se mobiliser afin de soutenir un réel mix énergétique automobile permettant aux consommateurs d'obtenir une vision plus claire des alternatives aux carburants traditionnels actuellement disponibles et de leurs qualités respectives. En effet, les véhicules à énergies alternatives réduisent les émissions de CO<sub>2</sub> de 12 à 90 % par rapport aux carburants traditionnels et de 30 à 100 % des polluants tels que les particules ou oxydes d'azote (NOx)

### Un bonus écologique dédié aux énergies alternatives

**La réforme du dispositif de bonus-malus écologique proposée par le CFBP prévoit que le bonus s'applique exclusivement aux véhicules à énergies alternatives (GNV, GPL, E85, électrique et hybride) émettant moins de 130 g de CO<sub>2</sub>/km.** Ce projet envisage donc de supprimer les bonus écologiques existants pour les véhicules fonctionnant exclusivement à l'essence ou au diesel soit 96 % des véhicules mis sur le marché en 2010.

Un bonus de 400 € réorienté sur les véhicules à carburants alternatifs valable jusqu'en 2015 serait suffisant pour permettre d'amorcer un marché émergent et de donner un signal positif et une visibilité suffisants aux constructeurs pour développer leur offre.

« Nous avons besoin d'un signal clair sur la place donnée aux énergies alternatives dans le mix énergétique automobile français. C'est pourquoi nous choisissons aujourd'hui d'interpeller les pouvoirs publics avec une proposition de réforme du dispositif de bonus-malus écologique réorienté sur les véhicules à énergies alternatives. Le bonus n'a actuellement pas d'effet significatif sur l'orientation du marché pour les carburants traditionnels. Cette mesure doit permettre aux automobilistes d'identifier l'énergie alternative qui correspond le mieux à leur usage de l'automobile et quel produit a de l'avenir », a déclaré Joël Pedessac, Directeur Général du Comité Français du Butane et du Propane.

Par ailleurs, le super-bonus de 5 000 € existant pour les véhicules électriques et hybrides serait conservé dans sa version actuelle.

### Un système financièrement équilibré

Pensé pour s'autofinancer, le dispositif de bonus-malus écologique est pourtant structurellement déficitaire depuis sa mise en place. Cette proposition de réforme doit prendre en compte les restrictions budgétaires de 2012 avec le maintien du périmètre du malus s'appliquant à tout type de véhicule émettant plus de 140 g de CO<sub>2</sub>/km.

**Le fonctionnement pérenne et stable ainsi que l'équilibre financier de ce dispositif seront les conditions de son succès.**



## ► Création du CNPG – Centre national d’expertise des professionnels de l’énergie gaz



Avec le soutien de la filière gaz, et des Pouvoirs publics, le CNPG, association loi 1901, déclaré le 18 juillet 2011, s’est donné pour mission d’entretenir le débat technique permettant d’intégrer l’**innovation** des systèmes énergétiques dans la **réglementation** tout en maintenant un haut niveau de **sécurité** des installations.

Pour répondre à sa mission, le CNPG sera composé de l’ensemble des professionnels pouvant amener leur expertise. Ainsi les installateurs (CAPEB,...), fabricants (Uniclimate,...), centres scientifiques (CSTB ;...), contrôleurs (Qualigaz ; Dekra ;...), diagnostiqueurs (FIDI) et bien sûr les fournisseurs, distributeurs et organismes gaziers sont invités à rejoindre cette association.

Les quatre membres fondateurs sont GrDF, GDF-Suez, l’AFG et le CFBP.

A la demande de ses membres ou des Pouvoirs publics, l’activité du CNPG consistera à :

- **produire** des règles techniques de mise en œuvre, **faire évoluer** les normes et les textes connexes,
- **être force de proposition** et de représentation de la filière auprès de l’administration,
- **concevoir et rédiger** des guides techniques accompagnant les réglementations,
- **diffuser, vulgariser et valoriser** toute information technique ou réglementaire utile au développement des activités de la filière gaz.

Le CNPG est une opportunité pour la filière gaz de mieux maîtriser l’innovation et la sécurité de ses installations en étant :

- acteur majeur de la réglementation gaz
- soutenu par la filière
- reconnu par les pouvoirs publics

Jean-Baptiste Jarry est le représentant du CFBP au CNPG.

[Jb.jarry@cfbp.fr](mailto:Jb.jarry@cfbp.fr)

## ► Projet « Bâtiments pilotes » : cahier des charges d'appel à projet

■ Le cahier des charges des bâtiments pilotes à rénover dans le cadre de l'opération de communication du CFBP sur les atouts des énergies gaz propane et butane a été défini et diffusé, en particulier auprès de nos membres.

Voici ci-dessous le message diffusé :

« Bonjour à tous,

*Pour la promotion de notre énergie, nous cherchons à réaliser une réhabilitation, rénovation ou extension d'une maison individuelle (y compris la vôtre !) ou d'un bâtiment à usage public ou privé, qui, équipé au propane(\*), permettra d'atteindre un niveau de label de performance énergétique. Le gain devra être significatif entre état initial et état final. En contrepartie de notre participation financière aux études et travaux (isolations – EnR – chauffage central...) qui devront être réalisés de préférence en 2012, nous aurons la possibilité d'utiliser la réalisation en communication selon des modalités à définir conjointement.*

Récapitulatif de nos attentes :

- Nature du bâtiment : tertiaire/public ou maison individuelle en métropole ;
- Type de travaux : rénovation et/ou extension (bâtiment existant), pour atteinte d'une haute efficacité énergétique (gain important entre état initial et état final) ;
- Bâtiment chauffé in fine au moins partiellement au propane
- Avec une préférence pour :
  - Bâtiment initialement alimenté au fioul
  - Bâtiment alimenté au propane pour les 3 usages : Cuisson, Production d'ECS, Chauffage
  - Achèvement des travaux en 2012
  - Atteinte d'un niveau label le plus élevé possible
- Financement partiel ou total du BET et travaux
- Accepter les contraintes d'une communication sur le projet dans sa phase d'étude, de réalisation et de fonctionnement (maxi 2 ans) ».

En parallèle, les membres du Comité de Direction du CFBP se sont engagés à fournir à minima, d'ici la fin de l'année, un bâtiment pilote répondant un cahier des charges ci-dessus, afin d'alimenter le projet commun de communication du CFBP de 2012.

(\*) Le propane comme le butane (gaz de pétrole liquéfié) est un gaz associé à d'autres énergies. Cela signifie qu'il est un produit fatal puisqu'il est provient à 60 % des champs de gaz et à 40 % du raffinage du pétrole. Avec des caractéristiques environnementales proches de celles du gaz naturel (= méthane) il permet de répondre aux besoins de chauffage, eau chaude et cuisson dans les zones qui ne sont pas desservies par le gaz naturel tout en permettant le raccordement à un futur réseau de gaz naturel voire de biométhane.

[ml.charlot@cfbp.fr](mailto:ml.charlot@cfbp.fr)



## 4 DANS LA PRESSE

> **La filière GPL souhaite réserver le bonus aux véhicules à énergie alternative**

AutoActu.com du 14 novembre 2011

> **La filière GPL propose une réforme du bonus-malus**

LeParisien.fr du 14 novembre 2011

> **Bonus de 400 euros pour les carburants alternatifs**

L'Argus de l'automobile du 17 novembre 2011

## La filière GPL souhaite réserver le bonus aux véhicules à énergies alternatives

La filière **GPL** demande une réforme du dispositif bonus-malus consistant à supprimer le bonus pour les véhicules essence et Diesel et à le réserver aux seuls véhicules à énergies alternatives émettant moins de 130 g de CO2/km.

Avec l'arrêt du bonus écologique de 2 000 euros pour les véhicules GPL et GNV, leurs ventes se sont écroulées. Les seules ventes de véhicules GPL ont chuté de 81,2% sur les dix premiers mois de l'année passant de 60 808 à 11 421 unités. "Cette nouvelle chute des ventes de véhicules GPL démontre que le GPL, malgré ses faibles émissions de CO2 et de polluants, son prix à la pompe ou encore son contenu énergétique, a encore besoin du soutien du gouvernement pour être adopté par les consommateurs", explique **Joël Pedessac**, directeur général du Comité Français du Butane et du Propane (CFBP).

Ce soutien, le CFBP espère l'obtenir en utilisant le dispositif du bonus-malus mais sans en alourdir le coût. La proposition du comité est de réformer le dispositif en supprimant le bonus pour les véhicules essence et Diesel pour le réserver aux seuls véhicules à énergies alternatives, c'est-à-dire les véhicules électriques, hybrides, GPL, GNV et flexuel (E85). Le malus lui serait conservé. "Nous proposons que le bonus soit uniquement versé à ces véhicules dès lors qu'ils émettent moins de 130 g de CO2/km avec quatre seuils de bonus allant de 400 à 5 000 euros (pour les véhicules émettant moins de 50 g de CO2/km)", précise M. Pedessac. Le CFBP souhaite en outre que ce dispositif soit limité dans le temps (jusqu'en 2015) de façon à ce qu'il ne constitue qu'un levier pour faire décoller des technologies encore "émergentes".

Cette proposition qui arrive peut-être trop tard dans le processus d'adoption des lois de finances (2012 et rectificative 2011) présente néanmoins deux points forts. D'une part, un bonus dédié aux seuls véhicules à énergies alternatives permettrait d'augmenter le mix énergétique du marché français et de répondre ainsi à l'objectif européen de 40% d'énergies alternatives d'ici 2030. "Le gouvernement a mis en place le système bonus-malus pour atteindre l'objectif européen de réduction des émissions de CO2 (130 g en 2015). Cet objectif est atteint en France avec de l'avance puisque la moyenne des émissions des véhicules neufs vendus en 2011 devrait être de 128 g. Il faut maintenant que la France se concentre sur l'objectif de mix énergétique et là le chemin est encore long puisqu'aujourd'hui, ces véhicules ne représentent que 1,5% des ventes de véhicules en France", note M. Pedessac.

Un système bénéficiaire

D'autre part, et c'est l'argument qui pourrait faire mouche au ministère du Budget, la réforme proposée par le CFBP pourrait permettre au dispositif bonus-malus de devenir bénéficiaire. Depuis sa création, ce système a toujours été déficitaire et a coûté 1,5 milliard d'euros cumulés à l'Etat. Cette année, un article de la loi de finances rectificative pour 2011 vise d'ailleurs à plafonner en 2012 le bonus (à 234 millions d'euros) pour que le dispositif puisse enfin s'équilibrer (le malus devrait rapporter 234 millions d'euros). D'après Joël Pedessac, "le dispositif sera bénéficiaire au moins les deux premières années". "Selon nos estimations, le bonus ne devrait coûter que 80 millions d'euros en 2012, ce qui représenterait un bénéfice de 154 millions d'euros en se fondant sur des recettes de malus de 234 millions d'euros", poursuit-il. Pour arriver à ce chiffre, le directeur général table sur 10 000 ventes de véhicules électriques, 10 000 ventes de véhicules hybrides et 20 000 ventes de véhicules GPL et GNV. Une estimation qui pourrait être néanmoins pessimiste au vu des objectifs que se sont nécessairement fixés les constructeurs pour rentabiliser leurs investissements.

Cette proposition n'a pas encore été présentée au gouvernement mais Joël Pedessac se dit "confiant" quant à la possibilité qu'elle soit retenue dans cette période de réduction drastique des dépenses budgétaires.  
Emilie Binois

**14 novembre 2011**

## **La filière GPL propose une réforme du bonus/malus**



En 2010, boostées par le bonus de 2 000€, les immatriculations de voitures GPL ont atteint des sommets avec 75 568 unités (première monte uniquement) soit environ 3,5% du marché. Sa suppression au 1er janvier 2011 a entraîné une chute brutale et inexorable. En octobre, seulement 193 voitures ont été immatriculées contre 4 154 un an plus tôt. Pour redonner un peu de visibilité à la filière GPL et aux autres énergies alternatives (GNV, E85, hybride et électrique), le Comité Français du Butane et Propane (CFBP) a présenté lors d'un point presse

le 10 novembre un projet de réforme du bonus/malus.

L'année dernière, le CFBP tenait un point presse à l'Automobile Club de France (ACF). Porté par des ventes soutenues, l'assistance était nombreuse, presque toutes les chaises étaient occupées. Quand tout va bien, vous êtes plus facilement écouté. Jeudi dernier, le lieu était identique. Mais la donne a bien changé. Déjà, à l'entrée, un panneau donne le ton : "Le GPL en péril. La filière se mobilise". L'euphorie n'est plus de mise. En pénétrant dans le salon Panhard Levassor de l'ACF, beaucoup de chaises restent désespérément vides, comme si l'auditoire avait suivi la courbe descendante des ventes de voitures GPL depuis la suppression du bonus de 2 000€ en décembre dernier. A la fin octobre 2011, avec un peu plus de 11 000 unités, la baisse des immatriculations de voitures GPL se chiffrait à - 80 % par rapport à la même période en 2010. Certains constructeurs comme Chevrolet ont retiré de leur catalogue des modèles GPL comme la [Spark](#), réduisant encore un peu plus l'offre.

.../...

Les voitures électriques, dont les modèles sont enfin commercialisés ([Mitsubishi i-MiEV](#), Citroën C-Zéro, Peugeot iOn ou [Nissan Leaf](#)) éclipsent désormais le GPL en braquant sur elles tous les projecteurs. Pire, avec 206 unités en octobre, leurs ventes dépassent désormais celles du GPL.

Avec seulement 1,5 % de part de marché des ventes de véhicules en France, les énergies alternatives (GNV, GPL, E85, électrique et hybride) sont peu de chose face à la domination sans partage de l'essence mais surtout du diesel. Pourtant, selon une étude citée par le CFBP, les véhicules à énergies alternatives réduisent les émissions de CO<sub>2</sub> de 12 à 90 % par rapport aux carburants traditionnels et de 30 à 100 % des polluants tels que les particules ou oxydes d'azote (NOx).

Alors, pour leur redonner plus de visibilité et faire à nouveau entendre la filière GPL, le CFBP propose une réforme du bonus/malus plutôt radicale qui permettrait d'accroître le mix énergétique que souhaite d'ailleurs favoriser la Commission Européenne.

Ce projet prévoit notamment qu'un bonus de 400€ s'applique jusqu'en 2015 exclusivement aux véhicules à énergies alternatives (GNV, GPL, E85, électrique et hybride) émettant moins de 130 g de CO<sub>2</sub>/km, mais surtout la suppression pour tous ceux fonctionnant uniquement à l'essence ou au diesel (ce que préconise la Cour des Comptes), soit 96 % des véhicules mis sur le marché en 2010. Le malus, lui, serait maintenu pour les véhicules émettant plus de 140g de CO<sub>2</sub>/km. Pas sûr que les constructeurs et les groupes pétroliers voient cette proposition d'un bon oeil. Selon Joël Pedessac, directeur général du CFBP, ce projet aurait par ailleurs l'avantage d'être bénéficiaire contrairement à celui qui existe actuellement mais qui est structurellement déficitaire depuis sa mise en place en 2008.

Bonus / Malus proposé par le CFBP pour 2012



Par rapport au GNV, au bioéthanol ou à l'électrique, le GPL possède un gros avantage : le réseau de distribution existe déjà et est suffisamment dimensionné. Rien qu'en France, [1 750 stations-services](#) sur les 12 000 que compte l'Hexagone disposent de pompes proposant ce carburant.

Si dans certains pays comme l'Italie de nombreux modèles GPL sont disponibles, ce n'est

pas le cas en France, où le choix est plutôt restreint avec seulement 8 modèles. Il est pourtant possible de faire équiper un véhicule neuf ou d'occasion d'un dispositif GPL auprès de spécialistes. Il faut trois jours pour transformer un véhicule et le tarif varie selon le nombre de cylindres : environ 2 600€ pour un 4 cylindres, environ 3 000€ pour un 6 cylindres et environ 4 000€ pour un 8 cylindres explique William Lefranc, [installateur depuis 1996 à Drancy](#), en région parisienne. Un surcoût qui peut paraître élevé mais qui s'amortit par rapport à un diesel en raison du prix du litre de GPL (0,86€ en moyenne) bien inférieur.

Toutefois, cette activité de transformation est en nette diminution. Il y a quelques années, une centaine de véhicules passait chaque année dans le centre de William Lefranc contre une trentaine aujourd'hui. Toutefois, son activité s'est aujourd'hui diversifiée et il effectue de plus en plus l'entretien des véhicules de première monte, certains constructeurs, en particulier Renault et dans une moindre mesure Dacia, n'assurant pas les réparations correctement par manque de formation de leur personnel. Mais s'il y a un point sur lequel William Lefranc est formel, c'est celui de la fidélité de la clientèle à ce carburant. Une fois qu'une personne y a goûté, elle renouvelle l'expérience quasi systématiquement lors du renouvellement de son véhicule.

Mais une telle transformation entraîne-t-elle un changement de comportement de la voiture et est-il aisé de rouler au GPL ? Pour répondre à ces questions, le CFBP a mis à ma disposition une Alfa Romeo MiTo Quadrifoglio Verde de 170 ch équipée en seconde monte. Mise à part un bouton qui permet de passer du mode essence au mode GPL sans à-coups, son [utilisation est rigoureusement identique à celle d'un véhicule thermique classique](#). Une particularité déjà observée lors de l'essai de la [Chevrolet Spark GPL](#) l'année dernière. Aucune perte de puissance n'a été constatée, la sonorité de l'italienne reste la même et le Stop & Start fonctionne tout à fait normalement. Le réservoir a pris la place de la roue de secours, ce qui n'empiète pas la capacité du coffre. Mais c'est bien entendu au moment de faire le plein (la liste des stations est par exemple disponible sur le site du CFBP) que cette transformation devient la plus intéressante : environ 25€. De quoi garder le sourire. Il faut juste visser une coupelle sur l'orifice du réservoir pour ensuite fixer le pistolet de la pompe. Pas bien sorcier non plus.

Attention toutefois. Même si la généralisation de l'injection séquentielle a apporté une nette amélioration de la consommation, elle reste toute de même légèrement supérieure à une essence, de l'ordre de 10 à 15%. Ainsi, durant les 48h de cet essai, l'italienne a réclamé 8,7 litres contre 8.36 l en moyenne pour les 4 possesseurs du même modèle sur Spiritmonitor.

En attendant de savoir si la proposition de réforme du CFBP trouvera un écho positif, rouler actuellement au GPL peut s'avérer effectivement économique pour le porte-monnaie. C'est le cas avec la Dacia Sandero dont le modèle GPL est 600€ plus cher (8 500€ contre 7 900€) que la version essence mais 2 100€ (bonus de 400€ inclus) moins cher que la version diesel (11 000€). Dans tous les autres cas, il faudra se lancer dans de savants calculs en incluant tous les paramètres (surcoût, entretien, nombre de kilomètres effectués par an, consommation, revente). Car comme pour le diesel, ce n'est pas parce que le prix à la pompe est bien inférieur que c'est économiquement avantageux.

## Questions à...

JOËL PEDESSAC  
Directeur du Centre  
français du Butane  
et du Propane (CFBP)



### « Bonus de 400 € pour les carburants alternatifs »

L'argus. Avec l'arrêt du bonus écologique de 2000 € accordé aux véhicules fonctionnant au GPL, l'an dernier, qu'en est-il des ventes aujourd'hui ?

Joël Pedessac. L'année dernière, avec le bonus, le marché a atteint 75 000 véhicules. Sans bonus, c'est 6 000 ou 7 000 par an... Comme nous disent les constructeurs, pas de bonus, pas de marché.

Vous proposez donc une réforme de cette taxe écologique ?

Oui, avec une valorisation des énergies alternatives. Nous considérons que le système, qui visait à réorienter les achats de véhicules neufs vers ceux moins émetteurs de CO<sub>2</sub> à l'usage, nous sommes en avance par rapport à l'objectif de 2015. Il faut donc supprimer le bonus sur les véhicules à essence et diesel, et créer un bonus de 400 € pour les modèles à carburants alternatifs émettant moins de 130 g/km de CO<sub>2</sub>.

La loi de finances est déjà bien avancée pour 2012...

Elle est loin d'être votée, et il existe des lois de finances rectificatives...

## SOMMAIRE

### 1- STATISTIQUES (nov. 2011) Page 1

- ▶ Données climatiques
- ▶ Chiffres-clés
- ▶ Ventes de GPL en France
- ▶ Installations neuves gaz propane
- ▶ Vente de véhicules particuliers neufs
- ▶ Baromètre du GPL carburant
- ▶ Connexions au site cfbp.fr

### 2- ACTUALITÉS TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES Page 6

- ▶ Projet de décret d'application de l'art. 193 du Grenelle 2
- ▶ Révision du contenu CO2 des énergies

### 3- EN BREF Page 10

- ▶ Ouverture du nouveau site internet du CFBP

### 4- DANS LA PRESSE Page 11

- ▶ Un projet de décret pour les bouteilles de gaz – Dechetcom du 6 déc 2011
- ▶ Filière REP : ce qui va changer en 2012 – Le Journal de l'environnement du 14 déc 2011



## 1 STATISTIQUES (novembre 2011)

### ▶ DONNÉES CLIMATIQUES <sup>(1)</sup>:

	NOVEMBRE-2011	NOVEMBRE-2010
Température moyenne	10°4	7°8
Nombre de jours ouverts	20	20
Degrés-jours du mois	198,9	276,9
Coefficient de rigueur	0,740	1,030
Degrés-jours cumulés	1 348,2	1 827,5

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

Méthode de correction climatique mise en place en octobre 2011 :

- période trentenaire 1981-2010 ;
- température-seuil uniforme depuis 1970 et pour toutes les énergies de 17 °C ;
- relevés de température effectués dans 22 stations météorologiques, soit une par région métropolitaine.

### ▶ Chiffres-clés GPL Novembre 2011

- > Total Ventes « vrac » novembre 2011 vs novembre 2010 : - 27,7 %
- > Total Ventes « conditionné » novembre 2011 vs novembre 2010 : - 5,3 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » novembre 2011 vs novembre 2010 : - 15,4 %

Comité Français du  
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

[www.cfbp.fr](http://www.cfbp.fr)

N° SIRET : 784 855 033 00063

► VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	nov-2011	nov-2010	Variation	nov-2011	nov-2010	Variation
<b>BUTANE</b>						
conditionné	25 256	26 711	- 5,4 %	267 179	282 027	- 5,3 %
vrac	5 912	8 415	- 29,7 %	67 830	74 905	- 9,4 %
<b>s/total Butane</b>	<b>31 168</b>	<b>35 126</b>	<b>- 11,3 %</b>	<b>335 009</b>	<b>356 932</b>	<b>- 6,1 %</b>
<b>PROPANE</b>						
conditionné	10 110	10 959	- 7,7 %	121 815	127 242	- 4,3 %
Condi/carburant	5 711	5 700	+ 0,2 %	63 020	61 726	+ 2,1 %
<b>s/total conditionné</b>	<b>15 821</b>	<b>16 659</b>	<b>- 5,0 %</b>	<b>184 835</b>	<b>188 968</b>	<b>- 2,2 %</b>
<b>Vrac carburant</b>	<b>2 741</b>	<b>2 899</b>	<b>- 5,5 %</b>	<b>31 156</b>	<b>30 647</b>	<b>+ 1,7 %</b>
Vrac 0/6 T	58 491	79 620	- 26,5 %	577 145	712 677	- 19,0 %
Vrac 6/12 T	11 664	15 831	- 26,3 %	109 075	128 372	- 15,0 %
Vrac 12/80 T	20 724	28 953	- 28,4 %	188 675	218 856	- 13,8 %
<b>Vrac 0/80 T</b>	<b>90 879</b>	<b>124 404</b>	<b>- 26,9 %</b>	<b>874 895</b>	<b>1 059 905</b>	<b>- 17,5 %</b>
Vrac > 80 T	25 892	38 378	- 32,5 %	255 820	272 008	- 6,0 %
Réseau canalisé	4 563	5 698	- 19,9 %	43 889	48 674	- 9,8 %
<b>Sous-total vrac</b>	<b>124 075</b>	<b>171 379</b>	<b>- 27,6 %</b>	<b>1 205 760</b>	<b>1 411 234</b>	<b>- 14,6 %</b>
<b>Sous-total propane</b>	<b>139 896</b>	<b>188 038</b>	<b>- 25,6 %</b>	<b>1 390 595</b>	<b>1 600 202</b>	<b>- 13,1 %</b>
GPLc / Stations	9 916	11 719	- 15,4 %	116 958	105 324	+ 11,0 %
<b>Total conditionné</b>	<b>41 077</b>	<b>43 370</b>	<b>- 5,3%</b>	<b>452 014</b>	<b>470 995</b>	<b>- 4,0 %</b>
<b>Total vrac</b>	<b>129 987</b>	<b>179 794</b>	<b>- 27,7 %</b>	<b>1 273 590</b>	<b>1 486 139</b>	<b>- 14,3 %</b>
<b>TOTAL</b>	<b>180 980</b>	<b>234 883</b>	<b>- 22,9 %</b>	<b>1 842 562</b>	<b>2 062 458</b>	<b>- 10,7 %</b>
Dont carburant	18 368	20 318	- 9,6 %	211 134	197 697	+ 6,8 %

► **INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz)**

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Nov-2011	Nov-2010	variation	Nov-2011	Nov-2010	variation
Alsace	11	17	- 35%	165	84	+ 96%
Aquitaine	41	57	- 28%	342	386	- 11%
Auvergne	4	24	- 83%	151	136	+ 11%
Basse-Normandie	34	22	+ 55%	210	270	- 22%
Bourgogne	21	30	- 30%	128	157	- 18%
Bretagne	23	23	+ 0%	246	232	+ 6%
Centre	37	48	- 23%	238	297	- 20%
Champagne-Ardenne	16	10	+ 60%	64	74	- 14%
Corse	8	33	+ 0%	108	91	+ 19%
Franche-Comté	27	11	+ 145%	161	200	- 20%
Haute-Normandie	26	40	- 35%	182	163	+ 12%
Ile-de-France	13	9	+ 44%	79	82	- 4%
Languedoc-Roussillon	20	26	- 23%	165	177	- 7%
Limousin	7	25	- 72%	101	146	- 31%
Lorraine	15	24	- 38%	129	131	- 2%
Midi-Pyrénées	33	47	- 30%	306	325	- 6%
Nord-Pas-de-Calais	25	21	+ 19%	189	211	- 10%
Pays de la Loire	36	31	+16%	296	230	+ 29%
Picardie	17	29	- 41%	171	224	- 24%
Poitou-Charentes	11	24	- 54%	137	168	- 18%
Provence-Alpes Côte d'Azur	50	27	+ 85%	303	188	+ 61%
Rhône-Alpes	46	107	- 57%	493	690	- 29%
<b>TOTAL</b>	<b>521</b>	<b>685</b>	<b>- 24%</b>	<b>4 364</b>	<b>4 662</b>	<b>- 6%</b>

► VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A)

Energies	Mois				Cumul			
	Nov-2011	Nov-2010	Variation Nov-11/Nov-10	PdM	Nov-2011	Nov-2010	Variation cumul Nov-11/Nov-10	PdM
Gazole	135 033	135 188	- 0,1%	75,4%	1 458 843	1 433 076	+ 1,8%	72,4%
Essence	41 117	51 676	- 20,4%	23,0%	525 948	509 890	+ 3,1%	26,1%
<b>GPL</b>	<b>231</b>	<b>5 702</b>	<b>- 96,0%</b>	<b>0,1%</b>	<b>11 652</b>	<b>66 519</b>	<b>- 82,5%</b>	<b>0,6%</b>
Hybride	1 325	885	+ 49,7%	0,7%	11 448	8 750	+ 30,8%	0,6%
Superéthanol	851	419	+ 103,1%	0,5%	5 836	4 822	+ 21,0%	0,3%
GNV	10	16	- 37,5%	0,0%	164	173	- 5,2%	0,0%
Electrique	466	17	2641,2%	0,3%	2 100	121	+ 1 635,5%	0,1%
<b>TOTAL</b>	<b>179 033</b>	<b>193 913</b>	<b>- 7,7%</b>	<b>100%</b>	<b>2 015 991</b>	<b>2 023 352</b>	<b>- 0,4%</b>	<b>100%</b>

► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne de novembre 2011 (\*)

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,86 euro TTC le litre



(\*) Source : MEDDTL

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-prix-de-vente-moyens-des.html>

► CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr (novembre 2011)



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

1- Les gaz butane et propane .....	3 640
2- Comment rouler au GPL .....	2 631
3- GPL .....	2 103
4- Q/R sur le GPLc .....	2 070
5- Les installations butane propane .....	2 017
6- Carte de France du GPL .....	1 173
7- Véhicules GPL neufs .....	1 061
8- Autres applications .....	737
9- Applications domestiques .....	696
10- Carte des stations .....	603

## 2 ACTUALITES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES

### ► **Projet de décret d'application de l'article 193 du Grenelle 2**

L'article 193 du Grenelle 2 introduit un nouvel article dans le Code de l'environnement :

#### **Article L541-10-7**

Créé par la LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 193

**« Toute personne physique ou morale qui met sur le marché national des bouteilles de gaz destinées à un usage individuel les assortit d'une consigne ou d'un système équivalent favorisant leur réutilisation et prend en charge la gestion des déchets issus de ces bouteilles.  
Un décret détermine les conditions d'application du présent article. Le présent article entre en vigueur le 1er janvier 2011. »**

Cet article vise, entre autres, à étendre le principe de la Responsabilité Elargie du Producteur-REP (\*) aux metteurs sur le marché des bouteilles de gaz.

Le projet de décret d'application de ce texte de loi est actuellement en consultation sur le site du MEEDTL.

Il a également été discuté lors d'une réunion entre l'administration et les représentants des metteurs sur le marché : le CFBP, Campinggaz, la grande distribution, l'Association Française des Gaz Comprimés-AFGC et le syndicat des entreprises de technologies de production-SYMOP.

Ce texte vise les bouteilles destinées aux ménages, qu'il s'agisse de gaz de pétrole liquéfiés, de gaz de soudage (oxygène, acétylène, argon,...) ou d'oxygène médical. Il impose aux metteurs sur le marché :

- de mettre en place un système de consignation ou système équivalent favorisant la réutilisation des bouteilles,
- et de prendre en charge les bouteilles déposées dans des points de collecte ou en déchèterie.

Les metteurs sur le marché « *doivent désormais s'acquitter de leurs obligations en mettant en place un système individuel de reprise des bouteilles de gaz ainsi que de gestion des déchets qui en sont issus, approuvés par les pouvoirs publics.* »

Le projet de décret prévoit également :

- la mise en place d'un numéro de téléphone par secteur d'activité qui sera le correspondant des déchèteries,
- et des opérations de communication et d'information en particulier sur les points de vente et en déchèteries afin de rappeler aux clients ce qu'ils doivent faire de leur bouteille de gaz lorsqu'ils n'en ont plus l'usage.

Une information est déjà accessible dans la Foire aux Questions du site internet du CFBP :

*Je n'ai plus l'usage de ma bouteille et je ne souhaite pas la conserver mais j'ai perdu mon bulletin de consignation. Que puis-je faire ?*

***En ramenant votre bouteille sur un des points de vente de la marque, vous contribuez à la protection de l'environnement en permettant son réemploi. En réintégrant le circuit traditionnel de la distribution, la bouteille sera stockée, transportée et traitée dans des conditions optimales de sécurité. La couleur de la bouteille permet de retrouver le distributeur (voir le tableau des codes couleur) et, le cas échéant, l'enseigne concernés. La marque insculpée ou emboutie sur le dôme ou surmoulée sur l'enveloppe de protection permet également de retrouver le distributeur concerné (voir le tableau des marques de bouteilles).***

(\*) Selon le principe de la REP qui découle de celui du pollueur-payeur, les metteurs sur le marché de produits doivent prendre en charge, notamment financièrement, la collecte sélective puis le recyclage ou le traitement des déchets issus de ces produits. Une quinzaine de REP existent déjà en France, imposées par la réglementation européenne (emballages, déchets électriques et électroniques, piles et accumulateurs, véhicules hors d'usage, etc.) ou par la réglementation française (imprimés, pneumatiques, textiles/linge et chaussures, etc.). Les lois du Grenelle ont introduit quatre autres filières REP : les déchets diffus spécifiques (DDS), le mobilier, les déchets d'activité de soins à risque infectieux (DASRI) et les bouteilles de gaz.

[o.barberis@cfbp.fr](mailto:o.barberis@cfbp.fr)

#### **En savoir plus :**

- cf. consultation publique sur le site du MEEDTL : [http://www.developpement-durable.gouv.fr/Consultation-du-public-sur-le\\_25321.html](http://www.developpement-durable.gouv.fr/Consultation-du-public-sur-le_25321.html)
- cf. FAQ sur le site du CFBP : <http://www.cfbp.fr>
- cf articles dans la partie presse de ce bulletin



## ► Révision du contenu CO<sub>2</sub> des énergies

*En application de l'article 75 du Grenelle 2 qui impose aux collectivités de plus de 40 000 habitants et aux entreprises de plus de 500 salariés de réaliser leur bilan de Gaz à Effet de Serre (GES), les valeurs retenues pour les contenus CO<sub>2</sub> des énergies sont actuellement en révision.*

*C'est l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) qui pilote ces travaux.*

Dans ce contexte, le CFBP a soumis à l'ADEME son calcul des émissions de CO<sub>2</sub> à chaque phase du cycle de vie des GPL :

- extraction,
- traitement,
- transport,
- distribution,
- combustion.

Il conclut à un facteur d'émissions des GPL de **248 à 254 gCO<sub>2</sub>/kWh** selon les données source utilisées.

Ces données ont été reprises dans un document de l'ADEME qui a circulé dans le groupe de travail en charge de l'actualisation du contenu CO<sub>2</sub> des énergies primaires, et ont été confrontées à une autre source aboutissant à un contenu CO<sub>2</sub> ACV (Analyse de Cycle de Vie) des GPL de **258 gCO<sub>2</sub>/kWh**.

Cette fourchette de valeurs [248- 258] gCO<sub>2</sub>/kWh est à **comparer** aux **274 gCO<sub>2</sub>/kWh** actuellement utilisés dans le DPE pour caractériser le facteur d'émission des GPL.

Un arbitrage de l'ADEME sur ces valeurs est prochainement attendu, en accord avec les experts du groupe de travail adhoc.

[ml.charlot@cfbp.fr](mailto:ml.charlot@cfbp.fr)

**Voir le détail des calculs du CFBP dans le tableau des pages suivantes.**

## Tableau des calculs - contenu CO<sub>2</sub>

### I) Données générales

<b>GWP CH4</b>	25	kg eq. CO <sub>2</sub> /kg
PCI pétrole brut	41,86	GJ/T
PCI propane commercial	46	GJ/T
	12,78	kWh/kg
PCI butane commercial	45,6	GJ/T
	12,66	kWh/kg
PCI gaz naturel	50,03	GJ/T

Sources

Données Marcogaz p8 (\*)  
Observatoire de l'énergie

CFBP

CFBP

CFBP

CFBP

AIE

(\*) LIFE CYCLE ASSESSMENT OF THE EUROPEAN NATURAL GAS CHAIN- A EUROGAS – MARCOGAZ STUDY"

### II) Amont = extraction, traitement, raffinage (pour part issue du pétrole), transport

#### 40 % issus pétrole = extraction, transport, raffinage

##### Les données

	Emissions CO <sub>2</sub>	Emission CH <sub>4</sub>		Sources
Extraction pétrole brut	2,5 gCO <sub>2</sub> /MJ	0,01	gCH <sub>4</sub> /MJ	IFP P68
Transport	5,8 gCO <sub>2</sub> /kWh transporté	0		IFP P67
Raffinage	2,6 gCO <sub>2</sub> /MJ	0		IFP P81

##### Les calculs

Emissions	CO <sub>2</sub> (kgeqC/T)	CH <sub>4</sub> (kgeqC/T)
Extraction(kgC/Tpétrole brut)	28,5	4,0
Transport	18,4	0
Raffinage propane	32,6	0
Raffinage butane	32,3	0
TOTAL propane (kgeqC/T)		83,5
TOTAL butane (kgeqC/T)		83,3

#### 60 % issus GN = extraction, traitement, transport

##### Les données

	Emissions	Source
Extraction GN + Traitement	2 gC/kWhGN	Guide FE ADEME P13

##### Les calculs

	kgC/TGPLEqC/T)
Extraction + Traitement	27,8
Transport	18,4
TOTAL	46,2

#### TOTAL AMONT MIX 40 % ISSUS PETROLE ET 60 % ISSUS GN

<b>PROPANE</b>	<b>61,1 kgeqC/Tpropane</b>
<b>BUTANE</b>	<b>61,0 kgeqC/Tbutane</b>

.../...

.../...

### III) Aval = distribution, combustion

#### Distribution

Les données				Sources source CFBP 2005 source commission environnement de l'AUTF
Gros porteurs (GP) et petits porteurs (PP)	Livraisons PP	Livraisons GP	Wagons	
km parcourus	49 431 014	23 847 762	12 978 568	
Emissions ( kgCO2/km)	0,698	1,04	4	
Tonnes de vrac livrées en 2005	2 094 995			

Les calculs			
Emissions CO2 par type de transport (kgCO2)	34 502 848	24 825 520	49 409 408
Emissions kg eq C/T	14,2 kgeqC/T		

#### Combustion

		Sources
Combustion GPL	803 kgeqC/T	ADEME guide des FE P10
Combustion GPL	63 TC02/TJ	Décision 2007/589/CE tableau 4 partie 11) FE

#### TOTAL AVAL

émissions aval GPL source ADEME	817 kgeqC/T	ADEME guide des FE P10
émissions aval propane	805 kgeqC/T	Décision 2007/589/CE tableau 4 partie 11) FE
émissions aval butane	798 kgeqC/T	

### IV) AMONT + AVAL = ACV

source MEDD pour émissions de combustion

Propane	Butane	
878	878	kgeqC/T
0,0687	0,0694	kgeqC/kWh
252	254	geqCO2/kWh

source Décision 2007/589/CE pour émissions de combustion

Propane	Butane	
866	859	kgeqC/T
0,0677	0,0678	kgeqC/kWh
248	249	geqCO2/kWh

# 3 EN BREF

## ► Ouverture du nouveau site internet du CFBP

Le site internet du CFBP a fait peau neuve : toujours sur [www.cfbp.fr](http://www.cfbp.fr) ou sur [www.gpl.fr](http://www.gpl.fr) vous retrouverez toutes nos informations dans des rubriques totalement réorganisées et enrichies, avec pour objectif de correspondre au mieux aux attentes des adhérents.

■ Pour tous les internautes, 7 rubriques thématiques - GPL carburant, Usages domestiques, Usages professionnels, CFBP & Filière GPL, Propriétés des GPL, Logistique des GPL, GPL & Maîtrise de l'énergie - regroupent des données à la fois professionnelles et réglementaires.

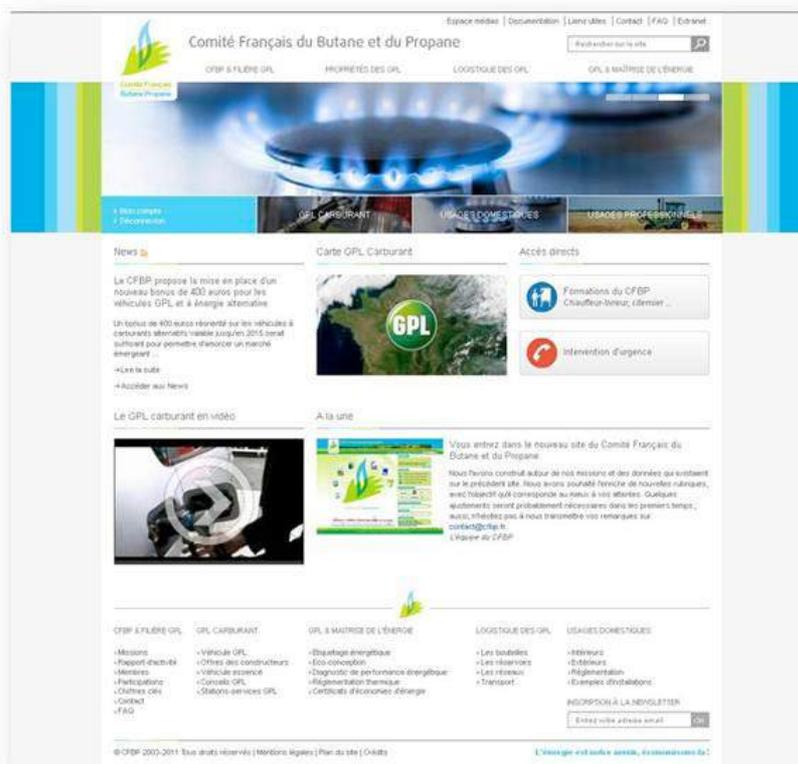
Des rubriques transverses telles que « Documentation », « FAQ », « Espace Médias », « Liens utiles » permettent à tous les internautes de trouver de l'information sur les GPL et l'activité du CFBP.

■ Les adhérents du CFBP ont en outre un accès réservé en passant par l'entrée « Espace adhérent » : l'ouverture d'un compte permet d'accéder, dans chaque rubrique, à des informations spécifiques : comptes rendus de réunions des groupes de travail, documentation réservée aux adhérents, et aussi à l'espace Extranet dans lequel les membres des groupes de travail pourront consulter et/ou télécharger des documents en cours d'élaboration ne pouvant pas être transmis par mail.

■ Un espace Formation est également accessible depuis la page d'accueil : le bouton « Formation du CFBP chauffeur-livreur, citernier » permet de se pré-inscrire en ligne aux formations de qualification chauffeur-livreur et citernier.

Pour cela, il faut, à partir de cet accès direct, aller en bas de la page « Formation du CFBP » cliquer sur le lien « Voir les formations proposées » : ce lien donne accès aux renseignements, aux stages proposés, aux calendriers et à la possibilité de s'y inscrire.

<http://www.cfbp.fr/>





## 4 DANS LA PRESSE

> **Un projet de décret pour les bouteilles de gaz**

Dechetcom – 6 décembre 2011

> **Filière REP : ce qui va changer en 2012**

Le Journal de l'environnement – Newsletter – 15 décembre 2011

Auteur : Sébastien CURTY - Date de publication : 30/11/2011 - Rubrique : Dépêches

## REP : un projet de décret pour les bouteilles de gaz



> Après les D3E (voir notre article), le MEDDTL soumet à la consultation du public un projet de décret relatif à la consignation et au réemploi des bouteilles de gaz destinées à un usage individuel et à la gestion des déchets qui en sont issus. Ce projet fait suite au constat d'accroissement du nombre de bouteilles abandonnées en déchèteries...

✦ Le présent décret a pour but de mettre en œuvre l'article 193 de la loi n°2010-768 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite loi Grenelle 2) : "Toute personne physique ou morale qui met sur le marché national des bouteilles de gaz destinées à un usage individuel les assortit d'une consigne ou d'un système équivalent favorisant leur réutilisation et prend en charge la gestion des déchets issus de ces bouteilles".

↳ Cet article découle d'un constat d'accroissement du nombre des bouteilles de gaz abandonnées en déchèteries démontrant une défaillance des consignes en place et un réseau de points de reprise insuffisant. Le projet de décret impose aux metteurs sur le marché de bouteilles de gaz comprimés et de gaz de pétrole liquéfiés destinées à un usage individuel : d'une part, la mise en place d'une consigne ou d'un système équivalent de reprise de ces bouteilles afin de capter le gisement des bouteilles vides et favoriser leur réemploi ; d'autre part, la prise en charge des déchets issus de ces bouteilles de gaz en fin de vie quel que soit leur lieu de collecte et en particulier les déchèteries.

↳ Il s'agit principalement des bouteilles de propane ou butane servant à la cuisson ou au chauffage de l'eau domestique ainsi que des bouteilles d'oxygène médical destinées aux patients ou encore des bouteilles d'acétylène pour les activités de bricolage des ménages. Ce projet de décret précise les modalités de gestion, par les metteurs sur le marché de ces bouteilles de gaz. Ils doivent désormais s'acquitter de leur obligations en mettant en place un système individuel de reprise des bouteilles de gaz ainsi que de gestion des déchets qui en sont issus, approuvés par les pouvoirs publics.

↳ "Dans les faits, la plupart des bouteilles de gaz sont consignées et les modalités de cette consignation sont fixées par ce décret. Dans le cas contraire, un système de reprise gratuite de la bouteille vide et de rachat d'une bouteille pleine à moindre coût pour inciter les utilisateurs à rapporter leurs bouteilles vides sera mis en place. Cela permettra de favoriser le réemploi de ces bouteilles et de diminuer le nombre de bouteilles de gaz rapportées en déchèteries, ces dernières n'étant pas toujours équipées pour gérer le risque 'gaz'", indique le MEDDTL.

» Pour en consulter l'intégralité du projet de décret, rendez-vous ici. Les commentaires du public peuvent être adressés sous jusqu'au 6 décembre prochain à l'adresse mail suivante : [bqep@developpement-durable.gouv.fr](mailto:bqep@developpement-durable.gouv.fr).

Déchets

## Filières REP: ce qui va changer en 2012

Le 15 décembre 2011 par Stéphanie Sonst

**Déchets perforants des patients, déchets chimiques des ménages, éléments d'ameublement et bouteilles de gaz... Quatre nouvelles filières à responsabilité élargie des producteurs (REP) sont attendues en 2012 et deux éco-organismes feront l'objet d'un réajustement de leur cahier des charges. Passage en revue des changements à venir...**

La filière de déchets diffus spécifiques (DDS) sera sans doute la première à voir le jour. Concrètement, il s'agit des résidus des produits chimiques des ménages, touchant au bricolage ou à l'entretien: peintures, vernis, colles, solvants, mastics, produits d'entretien dangereux... Les foyers français en produisent environ 45.000 tonnes chaque année, selon l'estimation faite par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe). La majorité des DDS, produits par les artisans (136.000 t/an), ne seront pas concernés par ce système.

Le décret est d'ores et déjà dans le circuit officiel de signature. Sa publication est attendue avant la fin de l'année 2011. L'agrément du futur éco-organisme pourrait ensuite être finalisé au début de l'année prochaine. «La filière avance bien car les industriels de ces secteurs sont bien structurés. Nous nous dirigeons vers un seul éco-organisme avec une exception pour les fusées de détresse qui seront soumises à la future réglementation DDS mais disposeront de leur propre filière individuelle de collecte», explique Alain Geldron, chef du département Organisation des filières et recyclage à l'Ademe.

La deuxième filière REP prévue concerne les déchets perforants des patients en auto-traitement (déchets d'activités de soins à risques infectieux ou Dasri). Contrairement aux autres filières REP, qui visent à optimiser la collecte des produits usagés en vue de leur recyclage, celle-ci a pour but de restreindre les risques sanitaires. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) rappelle que les déchets de soins de santé constituent des réservoirs de micro-organismes susceptibles d'infecter les patients, les personnels de santé et le grand public. Les objets pointus ou tranchants en font partie. 16 milliards d'injections sont pratiquées en moyenne chaque année, mais les aiguilles et les seringues ne sont pas correctement évacuées, selon l'OMS. En France, on compte environ 1.000 t/an de produits perforants mis sur le marché (environ 400 tonnes de seringues et 600 tonnes d'emballages).

Si le décret fixant le cahier des charges de l'éco-organisme a été mis en consultation (JDLE), la filière accuse très clairement un important retard (JDLE). Dernière la création de l'éco-organisme, se pose le problème de financement de la filière, dont le coût est estimé à 10 M€. «Un désaccord oppose actuellement les différents acteurs sur le marché, c'est-à-dire d'un côté les fabricants des perforants et de l'autre, l'industrie du médicament. Ces acteurs envisagent leur financement de façon différente parce qu'ils regroupent des industries de taille différente», reconnaît Alain Geldron de l'Ademe, qui craint qu'en l'absence de compromis, la filière ne débouche sur deux éco-organismes différents.

Du côté des éléments d'ameublement, la mise en place de la filière progresse aussi. Celle-ci concernera les déchets des ménages et des professionnels. Le gisement est évalué à 2,7 M t dont 20% sont issus des professionnels. Le décret, passé au Conseil d'Etat, devrait être publié dans les semaines à venir.

Enfin, la filière des bouteilles de gaz a fait l'objet d'un projet de décret dont la consultation s'est terminée le 12 décembre (JDLE). Le texte définitif est donc en passe de sortir. Il concerne les bouteilles domestiques de propane et de butane ainsi que les bouteilles d'oxygène à usage médical et les bouteilles d'acétylène destinées au bricolage des ménages. Il devrait entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2012.

Avec ces 4 nouveaux mécanismes, la France disposera au total d'une vingtaine de filières de trois types : exigées par une directive européenne (piles et accumulateurs, véhicules, déchets d'équipements électriques et électroniques ou DEEE), créées par une législation française (emballages, pneumatiques, textiles et linge de maison...) ou simplement issues d'un accord professionnel sur le mode volontaire (films agricoles, systèmes d'impression et cartouche, emballages de produits phytopharmaceutiques...).