

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES (déc. 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

- CEE : un arrêté et un décret ont été publiés
- L'avenir des GPL défendu auprès de la Commission Energies 2050

3- EN BREF Page 8

- Lancement du CNPG
- Projet Bâtiment pilote
- Projet Bâtiment pilote : support de communication

4- DANS LA PRESSE Page 15

- Création du Centre national d'expertise des professionnels de l'énergie gaz – BIP du 26 janvier 2012
- Une filière gaz unifiée pour parler réglementation technique – LeMoniteur.fr du 27 janvier 2012

1 STATISTIQUES (décembre 2011)

► DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	DECEMBRE-2011	DECEMBRE-2010
Température moyenne	7°6	1°9
Nombre de jours ouvrés	22	23
Degrés-jours du mois	296,8	468,6
Coefficient de rigueur	0,807	1,274
Degrés-jours cumulés	1 645,0	2 296,1

(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 Décembre 2011

- > Total Ventes « vrac » décembre 2011 vs décembre 2010 : - 32,1 %
- > Total Ventes « conditionné » décembre 2011 vs décembre 2010 : - 9,0 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » décembre 2011 vs décembre 2010 : - 2,6 %

Comité Français du
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

N° SIRET : 784 855 033 00063

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

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	déc-2011	déc-2010	Variation	déc-2011	déc-2010	Variation
BUTANE						
conditionné	29 997	31 681	- 5,3 %	299 860	313 708	- 4,4 %
vrac	5 491	7 065	- 22,3 %	73 321	81 970	- 10,6 %
s/total Butane	35 488	38 746	- 8,4 %	373 181	395 678	- 5,7 %
PROPANE						
conditionné	11 268	13 767	- 18,2 %	133 818	141 009	- 5,1 %
Condi/carburant	5 337	5 766	- 7,4 %	68 357	67 492	+ 1,3 %
s/total conditionné	16 605	19 533	- 15,0 %	202 175	208 501	- 3,0 %
Vrac carburant	2 625	2 957	- 11,2 %	33 781	33 604	+ 0,5 %
Vrac 0/6 T	83 997	128 011	- 34,4 %	664 646	840 688	- 20,9 %
Vrac 6/12 T	16 628	23 625	- 29,6 %	125 703	151 997	- 17,3 %
Vrac 12/80 T	25 653	37 187	- 31,0 %	214 328	256 043	- 16,3 %
Vrac 0/80 T	126 278	188 823	- 33,1 %	1 004 677	1 248 728	- 19,5 %
Vrac > 80 T	23 885	34 630	- 31,0 %	279 705	306 638	- 8,8 %
Réseau canalisé	7 006	9 992	- 29,9 %	50 895	58 666	- 13,2 %
Sous-total vrac	159 794	236 402	- 32,4 %	1 369 058	1 647 636	- 16,9 %
Sous-total propane	176 399	255 935	- 31,1 %	1 571 233	1 856 137	- 15,3 %
GPLc / Stations	9 545	9 797	- 2,6 %	126 503	115 121	+ 9,9 %
Total conditionné	46 602	51 214	- 9,0%	502 035	522 209	- 3,9 %
Total vrac	165 285	243 467	- 32,1 %	1 442 379	1 729 606	- 16,6 %
TOTAL	221 432	304 478	- 27,3 %	2 070 917	2 366 936	- 12,5 %
Dont carburant	17 507	18 520	- 5,5 %	228 641	216 217	+ 5,7 %

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

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Déc-2011	Déc-2010	variation	Déc-2011	Déc-2010	variation
Alsace	8	12	- 33%	173	96	+ 80%
Aquitaine	61	81	- 25%	403	467	- 14%
Auvergne	23	15	+ 53%	174	151	+ 15%
Basse-Normandie	33	31	+ 6%	243	301	- 19%
Bourgogne	48	22	+ 118%	176	179	- 2%
Bretagne	23	24	- 4%	269	256	+ 5%
Centre	122	25	+ 388%	360	322	+ 12%
Champagne-Ardenne	11	7	+ 57%	75	81	- 7%
Corse	1	46	+ 0%	109	137	- 20%
Franche-Comté	29	12	+ 142%	190	212	- 10%
Haute-Normandie	22	19	+ 16%	204	182	+ 12%
Ile-de-France	14	8	+ 75%	93	90	+ 3%
Languedoc-Roussillon	23	41	- 44%	188	218	- 14%
Limousin	21	14	+ 50%	122	160	- 24%
Lorraine	13	19	- 32%	142	150	- 5%
Midi-Pyrénées	52	36	+ 44%	358	361	- 1%
Nord-Pas-de-Calais	12	16	- 25%	201	227	- 11%
Pays de la Loire	42	20	+110%	338	250	+ 35%
Picardie	35	13	+ 169%	206	237	- 13%
Poitou-Charentes	15	37	- 59%	152	205	- 26%
Provence-Alpes Côte d'Azur	25	20	+ 25%	328	208	+ 58%
Rhône-Alpes	77	65	+ 18%	570	755	- 25%
TOTAL	710	583	+ 22%	5 074	5 245	- 3%

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

	Mois				Cumul			
Energies	Déc-2011	Déc-2010	Variation Déc-11/Déc-10	PdM	Déc-2011	Déc-2010	Variation cumul Déc-11/Déc-10	PdM
Gazole	137 313	160 101	- 14,2%	73,1%	1 596 156	1 593 177	+ 0,2%	72,4%
Essence	47 578	57 967	- 17,9%	25,3%	573 526	567 857	+ 1,0%	26,0%
GPL	222	9 049	- 97,5%	0,1%	11 874	75 568	- 84,3%	0,5%
Hybride	1 434	905	+ 58,5%	0,8%	12 882	9 655	+ 33,4%	0,6%
Superéthanol	720	226	+ 218,6%	0,4%	6 556	5 048	+ 29,9%	0,3%
GNV	6	5	+ 20,0%	0,0%	170	178	- 4,5%	0,0%
Electrique	530	63	741,3%	0,3%	2 630	184	+ 1 329,3%	0,1%
TOTAL	187 803	228 316	- 17,7%	100%	2 203 794	2 251 668	- 2,1%	100%

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

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



(*) Source : MEDDTL

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

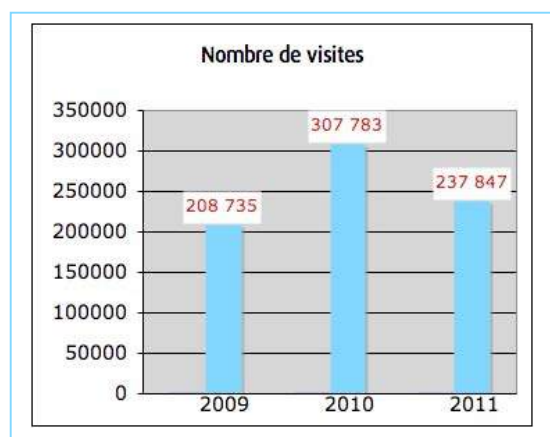
► CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr (décembre 2011)

Le nouveau site du CFBP a ouvert le 5 décembre 2011.

Les statistiques ci-dessous tiennent compte des visites sur l'ancien site jusqu'au 5 décembre 2011 et sur le nouveau à compter du 5 décembre 2011.



Les 3 derniers mois



Les 3 dernières années

Points d'entrée sur le site (Nouveau site)

Accueil	32,7 %
Caractéristiques générales et physico-chimiques	11,3 %
Faq	8,2 %
Atouts du GPL carburant	6,4 %
Carte-station-gpl / cfbp	6,0 %

2 ACTUALITES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES

► **Certificats d'économies d'énergie : un arrêté relatif aux opérations standardisées et un décret relatif aux contrôles et sanctions ont été publiés**

Arrêté du 14 décembre 2011 définissant les opérations standardisées d'économies d'énergie

Le 8ème arrêté des opérations standardisées est paru au Journal Officiel du 15 janvier 2012.

Il comporte 29 nouvelles fiches, en révisé 102 et en supprime 5.

Il permet en particulier de valoriser en CEE les technologies suivantes (fonctionnant aux GPL) :

■ Dans le tertiaire :

- *Opération n° BAT-TH-40*

Pompe à chaleur à absorption de type air/eau ou eau/eau

- *Opération n° BAT-TH-41*

Pompe à chaleur à moteur gaz de type air/eau

■ Dans le résidentiel :

- *Opération n° BAR-TH-44*

Chaudière individuelle de type micro-cogénération à moteur Stirling

- *Opération n° BAR-TH-50*

Pompe à chaleur collective à absorption de type air/eau ou eau/eau

■ Dans les transports :

- *Opération n° TRA-EQ-14*

Changement de catégorie de consommation des véhicules de flottes professionnelles

→ permet la valorisation des économies de CO₂ liées à l'utilisation des GPL.

Décret n°2012-23 du 6 janvier 2012 relatif aux contrôles et aux sanctions applicables dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie

Le décret « contrôle et sanctions » qui met en place des sanctions administratives en cas de délivrance induite des CEE est paru au Journal Officiel du 8 janvier 2012 pour une application au lendemain de sa parution.

Ce décret ne s'applique qu'aux opérations engagées à partir de 2012 (donc pas de rétroactivité, sauf pour les opérations engagées entre le 01 et le 09 janvier 2012)

ml.charlot@cfbp.fr

■ Arrêté du 14 décembre 2011 définissant les opérations standardisées d'économies d'énergie

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000025146168&dateTexte=&categorieLien=id>

■ Décret n° 2012-23 du 6 janvier 2012 relatif aux contrôles et aux sanctions applicables dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000025114619&dateTexte=&categorieLien=id>

► L'avenir des GPL défendu auprès de la Commission Energies 2050

Afin de préparer l'élaboration de la prochaine programmation pluriannuelle des investissements énergétiques - qui commencera en 2012 - Eric BESSON, Ministre chargé de l'Industrie, de l'Energie et de l'Economie numérique, a mis en place en septembre 2011 une commission chargée d'analyser différents scénarii de politique énergétique à horizon 2050. Pour se faire, la *Commission Energies 2050* a souhaité consulter l'ensemble des acteurs de l'énergie, consommateurs, représentants des salariés, industriels, opérateurs, associations.

Présidée par Jacques PERCEBOIS, professeur et économiste reconnu dans le domaine de l'énergie, vice-présidée par Claude MANDIL, ancien Directeur exécutif de l'Agence internationale de l'énergie (AIE) et vice-président du groupe consultatif « Feuille de route énergie 2050 » auprès de la Commission européenne, la Commission Energies 2050 a auditionné le CFBP le 20 décembre 2011.

La présentation du CFBP (accessible sur le site internet du CFBP) avait pour objectifs de démontrer les atouts des GPL et de faire prendre conscience de la nécessité de pérenniser l'utilisation de cette énergie.

La Commission a salué la qualité de la présentation et a noté avec intérêt les représentations comparatives, d'une part, du contenu énergétique du briquet avec 23 piles et, d'autre part, des puissances disponibles avec les bouteilles et les citernes (au cumulé 62 GW = 48 réacteurs nucléaires). Les questions posées ont permis d'aborder l'aspect favorable de la fiscalité ; la pétrochimie comme débouché des excédents ; la concurrence de l'électricité plutôt que de la biomasse dans les secteurs diffus.

Enfin, et selon les réserves liées aux aspects concurrentiels, les questionnements sur la politique de prix n'ont pas donné lieu à réponses.

Le rapport final de la Commission Energies 2050 devrait être rendu au ministre d'ici début février 2012.

s.gibier@cfbp.fr



3 EN BREF

► Lancement du CNPG

Le 25 janvier 2012 a eu lieu la réunion de lancement du CNPG, Centre national d'Expertise des professionnels de l'énergie gaz.

Jean-Baptiste Jarry, Responsable National Sécurité installations en clientèle et usage au Comité Français du Butane et du Propane en est le Trésorier.
(voir article de presse ci-après)



jb.jarry@cfbp.fr

► Projet Bâtiment pilote

Pour permettre aux membres du CFBP d'avancer dans leur recherche de projet, le CFBP a élaboré un support de communication qui peut être diffusé largement auprès des équipes commerciales, prescripteurs, maîtres d'œuvre ... (voir pages suivantes)

Contacts au CFBP :
ml.charlot@cfbp.fr
s.gibier@cfbp.fr

Présentation du projet de bâtiment pilote du CFBP



janvier 2012

Bâtiment pilote

1

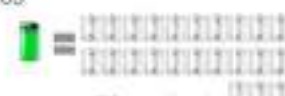
Les GPL

- En 2 mots

- Butane
- Gaz liquides



Propane



Beaucoup d'énergie dans peu de volume

- Avec 2 sources d'approvisionnement



Une énergie encore disponible longtemps



janvier 2012

Bâtiment pilote

2

10/18

Atouts du propane

Mêmes utilisations que le gaz nat.

- Production de chaleur (3 usages)
- Carburant

Une énergie stockable

Une énergie :

- moins chère que l'électricité
- plus propre que le fioul

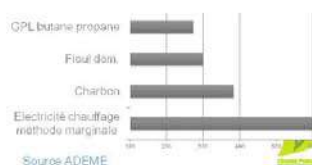
Propane :
9.92 € TTC/100kWh
0 € d'abonnement

Électricité :
10.55 € TTC/100kWh
entre 100 et 300 € d'abonnement

Source DPE mars 2011

4 % de la production de chaleur française
23 % de la cuisson
3 % de la production d'eau chaude

Source R11 Chaleur 2008



Janvier 2012

Bâtiment pilote

5

Exemple comparatif prix électricité et propane

Maison moyenne du parc :
240 kWh/m²/an
110 m²

- Electricité :
 - 2988 €/an avec l'abonnement 12 kVa
- Propane :
 - 2619 €/an
 - 0 € d'abonnement

Propane - 369 €

Maison BBC en rénovation :
80 kWh/m²/an
110 m²

- Electricité :
 - 1048 €/an avec l'abonnement 9 kVa
- Propane :
 - 873 €/an
 - 0 € d'abonnement

Propane - 175 €

Source DPE mars 2011

Janvier 2012

Bâtiment pilote

6

Exemple comparatif émissions CO2

fioul et propane

Maison moyenne du parc :
240 kWh/m2/an
110 m2

- Fioul :
 - 7.9 t CO2 / an
- Propane :
 - 7.2 t CO2 / an

Propane

- 690 kg
CO2/an

Maison BBC en rénovation :
80 kWh/m2/an
110 m2

- Fioul :
 - 2.6 t CO2 / an
- Propane :
 - 2.4 t CO2 / an

Propane

- 230 kg
CO2/an

Source DPE 2011



Janvier 2012

Bâtiment pilote

7

Démonstrons les atouts du propane

= bâtiment pilote

Objectifs :

- participer à la réalisation d'1 à 3 réhabilitations ou rénovations
- améliorer significativement l'efficacité énergétique du bâtiment et si possible atteindre un niveau de label BBC
- communiquer sur la ou les réalisations auprès de différentes cibles (institutionnelle, journalistique, professionnelle...)
- réaliser au moins un bâtiment pilote en 2012

Moyens :

- En accompagnant les maîtres d'ouvrage dans l'amélioration de leur bâtiment
- En contribuant financièrement aux études et travaux (isolations – EnR – chauffage central...) = subvention



Janvier 2012

Bâtiment pilote

8

Cahier des charges :

- Nature du bâtiment :
 - **maison individuelle** habitation principale
 - **Tertiaire ou public**
- Type de travaux :
 - **rénovation** et/ou extension (bâtiment existant),
 - gain énergétique important entre état initial et état final
 - Si possible BBC
- Réalisation :
 - Bâtiment **chauffé in fine au moins partiellement au propane**
 - Achèvement des travaux en 2012 (au moins pour 1 bâtiment)



Janvier 2012

Bâtiment pilote

9

Subvention du bâtiment pilote

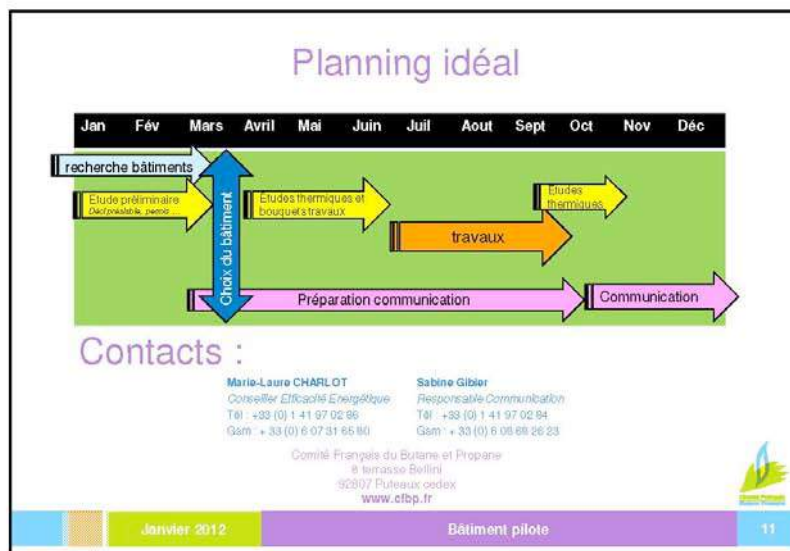
- Subordonnée à validation préalable du projet par le CFBP
- Conditions d'attribution :
 - Réaliser des travaux supplémentaires pour améliorer les performances énergétiques
 - Accepter les contraintes d'une communication sur le projet dans sa phase d'études, de réalisation et de fonctionnement (maxi 2 ans)
 - Données à mettre à disposition
 - Réalisation d'images avant, pendant et après travaux
 - Accès au bâtiment
 - Eventuellement, interviews/rencontres
 - ➔ contrat partenarial
- Montant :
 - a minima prise en charge de l'étude thermique ou apport équivalent à l'étude thermique
 - subvention des travaux au cas par cas à hauteur maximum de 300€HT/m² de surface rénovée



Janvier 2012

Bâtiment pilote

10





4 DANS LA PRESSE

> Création du Centre national d'expertise des professionnels de l'énergie gaz

BIP du 26 janvier 2012

> Une filière gaz unifiée pour parler réglementation technique

LeMoniteur.fr du 27 janvier 2012

FRANCE

Création du Centre national d'expertise des professionnels de l'énergie gaz

La filière gaz aura bientôt son représentant unique pour parler réglementation technique. Voilà toute l'ambition du Centre national d'expertise des professionnels de l'énergie gaz (CNPGE) qui vient d'être officiellement lancé ce mercredi 25 janvier au siège de GDF Suez à la Défense.

« Pour faire face au renforcement des exigences énergétiques du bâtiment et suite à la disparition en 2008 d'un certain nombre de commissions spécifiques au gaz, il nous fallait retrouver un lieu de débat technique », explique Philippe Shonberg (GDF Suez) vice-président du CNPGE et cheville ouvrière du projet. *« Je ne trahis personne en disant que nombre des appareils disponibles actuellement ne passeront pas les réglementations techniques à venir. Il va donc nous falloir introduire des produits innovants. Face à cette diversité accrue des solutions techniques, la réglementation technique (relative à la mise en œuvre des équipements) va devoir s'adapter. Elle qui imposait des moyens va devoir plutôt exiger des résultats. »*

Dans cette optique, le CNPGE s'est donné comme missions pour 2012 et 2013 de participer activement à la refonte des arrêtés du 2 août 1977 (règles techniques et de sécurité applicables aux installations de gaz combustible et d'hydrocarbures liquéfiés) et du 31 janvier 1986 (protection contre l'incendie des bâtiments d'habitation).

Quant au pôle de la représentativité de la filière, il paraît gagné au vu des acteurs déjà adhérents. Côté fabricants, installateurs et exploitants ont adhéré Uniclimate, la Capeb, la FFB et le Synasav, côté ingénierie, expertise scientifique, contrôle et diagnostic, on compte les organismes CSTB, Inersis, Fidi, Calliance gestion, Qualigaz, Coprotec, Coprec et Dekra, enfin, côté fourniture, distribution et organismes gaziers, participent GDF Suez, l'AFG, Gaz de Strasbourg, GrDF, le Comité français du Butane et du Propane, Regaz et Habita+.

Les représentants des ministères de l'environnement et de l'intérieur n'ont pas manqué d'exprimer leur satisfaction de voir se créer cette association. *« On ne peut que se réjouir d'avoir au sein de nos commissions techniques un interlocuteur unique représentant une filière »,* a souligné Jean-Pierre Bardy de la Direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages du MEDDTL. *« Nous attendons du CNPGE qu'il fasse œuvre d'expertise en amont dans le cadre de la réglementation mais aussi, en aval, de pédagogie auprès des professionnels pour son application. »*

ACTUALITÉ

Une filière gaz unifiée pour parler réglementation technique

26/01/2012 | 18:10 | Énergie



Jean-François Derdubec
Le bureau du CNPG représentant les 4 membres fondateurs.
De gauche à droite : Jean-Baptiste Lamy (Comité français du Butane et du Propane), Philippe Schönberg (GDF-Suez) vice-président ; Alain Milla (GDF), président ; Stéphane Rossato (Association française du gaz) secrétaire général.

Le tout nouveau centre national d'expertise des professionnels de l'énergie gaz (CNPG) rassemble les acteurs principaux de l'énergie gaz et se veut l'interlocuteur unique pour les questions techniques. Une initiative saluée par les pouvoirs publics.

La filière gaz aura bientôt son représentant unique pour parler réglementation technique. Voilà toute l'ambition du centre national d'expertise des professionnels de l'énergie gaz (CNPG) qui vient d'être officiellement lancé au siège de GDF Suez à la Défense. «Pour faire face au renforcement des exigences énergétiques du bâtiment et suite à la disparition en 2008 d'un certain nombre de commissions spécifiques au gaz, il nous fallait retrouver un lieu de débat technique», a expliqué Philippe Schönberg (GDF Suez) vice-président du CNPG et cheville ouvrière du projet. Je ne trahis personne en disant que nombre des appareils disponibles actuellement ne passeront pas les réglementations techniques à venir. Il va donc nous falloir introduire des produits innovants. Face à cette diversité accrue des solutions techniques, la réglementation technique (relative à la mise en oeuvre des équipements) va devoir s'adapter. Elle qui imposait des moyens va devoir plutôt exiger des résultats.» Dans cette optique, le CNPG s'est donné comme missions pour 2012 et 2013 de participer activement à la refonte des arrêtés du 2 août 1977 (règles techniques et de sécurité applicables aux installations de gaz combustible et d'hydrocarbures liquéfiés) et du 31 janvier 1986 (protection contre l'incendie des bâtiments

lemoniteur.fr/872501-une-filiere-gaz-unifiee-pour-parler-reglementation...

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES (janv. 2012) 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

- ▶ Interclima 2012 : les présentations
d'Energies & Avenir

3- EN BREF Page 8

- ▶ Nouvelle édition de la Notice
permanente de sécurité (CFBP)

4- PUBLICATION & PRESSE Page 9

- ▶ L'industrie pétrolière en France, UFIP
- ▶ GPL : la preuve par les chiffres, Le
Figaro et vous, 28-02-2012

1 STATISTIQUES (janvier 2012)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	JANVIER-2012	JANVIER-2011
Température moyenne	6°1	4°7
Nombre de jours ouvrés	22	21
Degrés-jours du mois	338,0	380,4
Coefficient de rigueur	0,873	0,982
Degrés-jours cumulés	338,0	380,4

(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 Janvier 2012

- > Total Ventes « vrac » janvier 2012 vs janvier 2011 : - 27,6 %
- > Total Ventes « conditionné » janvier 2012 vs janvier 2011 : + 0,7 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » janvier 2012 vs janvier 2011 : - 5,3 %

Comité Français du
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

N° SIRET : 784 855 033 00063

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

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	janv-2012	janv-2011	Variation	janv-2012	janv-2011	Variation
BUTANE						
conditionné	25 293	24 686	+ 2,5 %	25 293	24 686	+ 2,5 %
vrac	6 417	6 677	- 3,9 %	6 417	6 677	- 3,9 %
s/total Butane	31 710	31 363	+ 1,1 %	31 710	31 363	+ 1,1 %
PROPANE						
conditionné	10 549	10 942	- 3,6 %	10 549	10 942	- 3,6 %
Condi/carburant	5 452	5 398	+ 1,0 %	5 452	5 398	+ 1,0 %
s/total conditionné	16 001	16 340	- 2,1 %	16 001	16 340	- 2,1 %
Vrac carburant	2 692	2 740	- 1,8 %	2 692	2 740	- 1,8 %
Vrac 0/6 T	85 302	134 647	- 36,6 %	85 302	134 647	- 36,6 %
Vrac 6/12 T	15 722	19 602	- 19,8 %	15 722	19 602	- 19,8 %
Vrac 12/80 T	27 278	30 839	- 11,5 %	27 278	30 839	- 11,5 %
Vrac 0/80 T	128 302	185 088	- 30,7 %	128 302	185 088	- 30,7 %
Vrac > 80 T	26 183	30 891	- 15,2 %	26 183	30 891	- 15,2 %
Réseau canalisé	7 814	9 322	- 16,2 %	7 814	9 322	- 16,2 %
Sous-total vrac	164 991	228 041	- 27,6 %	164 991	228 041	- 27,6 %
Sous-total propane	180 992	244 381	- 25,9 %	180 992	244 381	- 25,9 %
GPLc / Stations	9 618	10 159	- 5,3 %	9 618	10 159	- 5,3 %
Total conditionné	41 294	41 026	+ 0,7%	41 294	41 026	+ 0,7%
Total vrac	171 408	234 718	- 27,0 %	171 408	234 718	- 27,0 %
TOTAL	222 320	285 903	- 22,2 %	222 320	285 903	- 22,2 %
Dont carburant	17 762	18 297	- 2,9 %	17 762	18 297	- 2,9 %

► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz)

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Janv-2012	Janv-2011	variation	Janv-2012	Janv-2011	variation
Alsace	21	11	+ 91%	21	11	+ 91%
Aquitaine	35	32	+ 9%	35	32	+ 9%
Auvergne	7	19	- 63%	7	19	- 63%
Basse-Normandie	38	23	+ 65%	38	23	+ 65%
Bourgogne	14	3	+ 367%	14	3	+ 367%
Bretagne	28	37	- 24%	28	37	- 24%
Centre	29	11	+ 164%	29	11	+ 164%
Champagne-Ardenne	5	3	+ 67%	5	3	+ 67%
Corse	1	4		1	4	
Franche-Comté	8	13	- 38%	8	13	- 38%
Haute-Normandie	13	9	+ 44%	13	9	+ 44%
Ile-de-France	7	10	- 30%	7	10	- 30%
Languedoc-Roussillon	9	34	- 74%	9	34	- 74%
Limousin	9	17	- 47%	9	17	- 47%
Lorraine	14	9	+ 56%	14	9	+ 56%
Midi-Pyrénées	35	30	+ 17%	35	30	+ 17%
Nord-Pas-de-Calais	7	15	- 53%	7	15	- 53%
Pays de la Loire	20	29	- 31%	20	29	- 31%
Picardie	13	8	+ 63%	13	8	+ 63%
Poitou-Charentes	16	12	+ 33%	16	12	+ 33%
Provence-Alpes Côte d'Azur	56	26	+ 115%	56	26	+ 115%
Rhône-Alpes	41	70	- 41%	41	70	- 41%
TOTAL	426	425	+ 0%	426	425	+ 0%

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

	Mois				Cumul			
Energies	Janv-2012	Janv-2011	Variation Janv-12/Janv-11	PdM	Janv-2012	Janv-2011	Variation cumul Janv-12/Janv-11	PdM
Gazole	106 877	131 222	- 18,6%	72,8%	106 877	131 222	- 18,6%	72,8%
Essence	38 002	48 824	- 22,2%	25,9%	38 002	48 824	- 22,2%	25,9%
GPL	212	4 281	- 95,0%	0,1%	212	4 281	- 95,0%	0,1%
Hybride	738	888	- 16,9%	0,5%	738	888	- 16,9%	0,5%
Superéthanol	645	173	+ 272,8%	0,4%	645	173	+ 272,8%	0,4%
GNV		33	- 100,0%	0,0%		33	- 100,0%	0,0%
Electrique	311	100	+ 211,0%	0,2%	311	100	+ 211,0%	0,2%
TOTAL	146 785	185 521	- 20,9%	100%	146 785	185 521	- 20,9%	100%

► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne de janvier 2012 (*)

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 (janvier 2012)



Les 3 derniers mois

Points d'entrée sur le site

Accueil	27,6 %
Caractéristiques générales et physico-chimiques	11,7 %
Faq	9,8 %
Atouts du GPL carburant	9,1 %
Offre des constructeurs	6,1 %

2 ACTUALITES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES

► Interclima 2012 : les interventions d'Energies & Avenir

Interclima, salon de l'efficacité énergétique des bâtiments, s'est tenu du 7 au 10 février 2012 à la Porte de Versailles. **Energies & Avenir**, association des organisations professionnelles du chauffage à eau chaude, est intervenue à trois reprises au cours de ce salon :

- le 7 février sur les guides pratiques pour l'entretien obligatoire des chaudières et le dimensionnement des radiateurs : intervention de Jérôme Maldonado et Mickael Duforet ;
- le 8 février à propos d'un guide pratique RT 2012 relatif aux réseaux de distribution de chauffage et d'eau chaude sanitaire : présentation de Tanguy Le Guen et Marie-Hélène Huze ;
- le 9 février sur les enseignements des études quant à l'identification des meilleurs bouquets de travaux dans le cadre de la rénovation énergétique : intervention de Joël Pedessac et Patrice Hennig.

Ces présentations ont permis de revenir de manière détaillée sur les apports des Guides réalisés par Energies & Avenir à destination des professionnels, et de commenter des études sur la rénovation des logements, dans le cas de maisons individuelles et dans le cas de logements collectifs.

Elles ont aussi été l'occasion d'expliciter la réglementation, les objectifs de performance énergétique pour les bâtiments et de souligner les arguments en faveur du système de chauffage à eau chaude.

■ 1^{ère} intervention : « De l'entretien des chaudières au bon dimensionnement des radiateurs : quel accompagnement pour les professionnels dans la performance des systèmes de chauffage ? »



Les objectifs du « Guide Entretien annuel des chaudières »

- Répondre aux exigences du nouveau cadre réglementaire sur l'entretien des chaudières
- Expliquer les différentes étapes de contrôle qui constituent un entretien des chaudières
- Donner du conseil aux professionnels pour optimiser les capacités des systèmes
- Formuler des recommandations de qualité les mieux adaptées à chaque utilisateur
- Fournir des exemples d'attestation conformes aux exigences de l'arrêté



Les objectifs du « Guide Dimensionnement des radiateurs »

- Définir une méthode « pas à pas » sur le dimensionnement des radiateurs pour les installations de chauffage individuelles dans l'habitat (maisons individuelles et appartement en immeuble collectif)
- Donner aux professionnels des règles simples leur permettant de vérifier et de mettre en adéquation le dimensionnement des radiateurs
- Fournir des conseils pour dimensionner les radiateurs, choisir une régulation adaptée et s'assurer du bon équilibrage
- Mettre à disposition un outil de calcul permettant l'évaluation des installations

■ 2^{ème} intervention : « Saisie des réseaux de distribution : optimisation dans le cadre de la RT 2012 »



Les objectifs du « Guide pratique RT 2012 »

- Décrire les différents types de distribution des réseaux de chauffage et d'ECS pour l'habitat individuel et collectif
- Rappeler leurs caractéristiques et spécifications de régulation
- Traduire ces caractéristiques dans le vocabulaire de la RT 2012
- Apporter des méthodes d'estimation pour le dimensionnement des réseaux et des circulateurs
- Conseiller sur les choix de conception afin d'optimiser les consommations.

■ 3^{ème} intervention : « Les rénovations performantes : Focus sur les meilleurs bouquets de travaux en maison individuelle et en logement collectif »

Les études d'Energies & Avenir sur la rénovation des logements comportent 2 volets, le 1^{er} sur la maison individuelle et le second sur les logements collectifs.
Sont repris ci-dessous les points de synthèses pour chaque volet :

■ Synthèse pour la rénovation des maisons individuelles

- Meilleurs gains de performance énergétique obtenus avec les bouquets de 2 ou 3 travaux incluant le chauffage
- Pertinence du rapport gain / efficacité du couple « toiture + chauffage » dans un bâtiment déjà équipé d'une boucle à eau chaude
- Accessibilité du niveau HPE rénovation grâce à l'Eco-PTZ et adéquation à trouver pour le BBC rénovation
- Capacités de la boucle à l'eau chaude pour accueillir les améliorations de la rénovation

BBC : Bâtiment basse consommation
PTZ : Prêt à taux zéro

■ Synthèse pour la rénovation des immeubles collectifs

- Les bouquets « chaufferie » et « chaufferie + toiture » offrent le meilleur rapport entre investissement et performance énergétique
- Le label « HPE rénovation » peut être atteint avec la rénovation de la chaufferie ou des bouquets de 2 travaux pour moins de 6 000 euros par logement
- La rénovation de la chaufferie seule permet de réduire la consommation énergétique d'un immeuble en collectif jusqu'à 50 %
- Le label « BBC rénovation » peut être atteint avec le bouquet « chaufferie+murs+fenêtres » en installant une chaudière à condensation dans la plupart des cas
- La polyvalence de la boucle à eau chaude facilite la rénovation performante du logement.



En savoir plus : <http://www.energies-avenir.fr/>

ml.charlot@cfbp.fr
s.gibier@cfbp.fr

3 EN BREF

► Nouvelle édition de la Notice permanente de sécurité (CFBP)



La Notice permanente de sécurité applicable aux stockages de bouteilles de GPL est disponible dans sa version de janvier 2012.

Pour commander : www.cfbp.fr ou contact@cfbp.fr



4 PUBLICATIONS & PRESSE

> L'industrie pétrolière en France : contribution au débat sur l'énergie

UFIP – 1^{er} février 2012

Le livre blanc est en téléchargement sur le site de l'UFIP ainsi que la présentation faite lors de la conférence de presse du 1^{er} février 2012

<http://www.ufip.fr/>



> GPL, la preuve par les chiffres

Le Figaro et vous – 28 février 2012

GPL, la preuve par les chiffres

Malgré la suppression d'un avantage fiscal de 2 000 € l'an dernier, ce carburant reste toujours intéressant.

PHILIPPE DOUCET

ÉNERGIE À 0,86 € le litre, le GPL s'affiche à Paris à moitié prix de l'essence. Pourtant, malgré ce tarif alléchant, les ventes de voitures roulant avec ce mélange de gaz butane et propane ont chuté de 44 % en 2011 (11 834 immatriculations contre 75 568 en 2010). La suppression d'un avantage fiscal de 2 000 € début 2010 en est la raison. « La perte de ce bonus a immédiatement détourné du GPL les automobilistes, toujours frondeurs des petits cadeaux de l'État », constate, fataliste, Joël Pedessac, le directeur général du Comité français du butane et du propane

(CFBP). Détail intéressant, ces 2 000 € correspondaient exactement au prix de l'équipement GPL.

Et pourtant, malgré une surconsommation de l'ordre de 20 % par rapport à l'essence, rouler au GPL assure à la pompe un gain de plus de 40 % face au SP95 et encore de près de 10 % comparé au diesel. Et, à l'achat, un modèle à essence, même adapté au gaz, sera toujours moins cher qu'un véhicule à huile lourde. Parmi les autres avantages du GPL, citons également la gratuité de la carte grise dans 17 régions, un réseau resté constant de 1 780 stations-service et sa sécurité (les réservoirs possèdent désormais obligatoirement des disposi-

tifs anti-explosion). Le GPL pollue enfin moins que l'essence (ses rejets de CO₂ sont en moyenne de 16 % inférieurs), et surtout que le diesel, car il ne diffuse que peu d'oxydes d'azote (Nox) et ne propage aucune particule.

L'Italie, terre du gaz

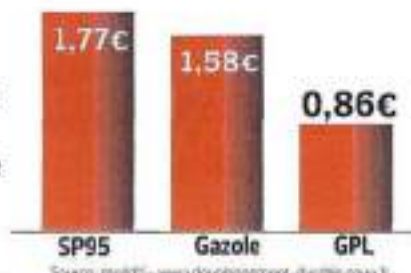
Les immatriculations actuellement faibles n'incitent guère les constructeurs à équiper en première monte leurs véhicules de GPL. Chevrolet, hier l'un de ses partisans, a jeté le gant, tout comme Citroën et Lancia. L'offre se compte aujourd'hui sur les doigts des deux mains : Dacia Logan et Sandero, Fiat Panda et Punto, Lada Niva, Opel Corsa et Meriva, et Renault Clio. Comme un véhicule d'occasion peut toujours être équipé de GPL, certaines berlines ou monospaces dotées de V6 essence, très décorées, présentent un intérêt pour les familles nombreuses. Les automobilistes frontaliers de l'Italie pourront pour leur part économiser environ 20 % sur le prix d'une installation en traversant la frontière. Le parc roulant au GPL est bien plus important de l'autre côté des Alpes : 1,7 million de véhicules, contre 180 000 en France. Le record européen est établi par la Pologne, avec 2,3 millions de voitures GPL en circulation.

Mais le bon bilan économique du GPL ne lui suffira pas pour regagner du terrain.

**Le GPL
moitié moins
cher
que l'essence**

MOYENNE PARIS
(FÉVRIER 2012)

Infographie : LE FIGARO



Montage d'un réservoir de gaz dans une usine Opel. Le constructeur allemand croit toujours au GPL. (G. COMTE)

face au roi diesel. Sans doute faudrait-il que les pouvoirs publics lui redonnent un petit coup de pouce. Une offre hybride GPL (alimentation unique au gaz et assistance électrique), encore plus économique, si elle est autorisée, constituerait une bonne relance. Elle existe en

Corée, où une voiture sur cinq roule au gaz de pétrole. D'un point de vue financier, enfin, le tarif du GPL augmente proportionnellement moins que l'essence ou le diesel, car il est moins dépendant des variations du prix du brut et de celles des taux de change. ■

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES (fév. 2012) 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

- Lancement du téléservice « réseaux-et-canalisation »
- Directives Eco-conception et étiquetage énergétique

3- EN BREF Page 13

- Inspection des installations classées : bilan 2011 et priorités pour 2012
- Rallye Monte-Carlo des énergies nouvelles 2012 : 9 véhicules GPL au départ

1 STATISTIQUES (février 2012)

► DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	FEVRIER-2012	FEVRIER-2011
Température moyenne	1°5	6°7
Nombre de jours ouverts	21	20
Degrés-jours du mois	447,8	290,5
Coefficient de rigueur	1,352	0,877
Degrés-jours cumulés	785,8	670,9

(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 Février 2012

- > Total Ventes « vrac » février 2012 vs février 2011 : + 14,0 %
- > Total Ventes « conditionné » février 2012 vs février 2011 : + 16,5 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » janvier 2012 vs janvier 2011 : - 3,6 %

Comité Français du
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

N° SIRET : 784 855 033 00063

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

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	fév-2012	fév-2011	Variation	fév-2012	fév-2011	Variation
BUTANE						
conditionné	27 913	23 875	+ 16,9 %	53 206	48 561	+ 9,6 %
vrac	7 459	7 081	+ 5,3 %	13 876	13 758	+ 0,9 %
s/total Butane	35 372	30 956	+ 14,3 %	67 082	62 319	+ 7,6 %
PROPANE						
conditionné	13 082	10 732	+ 21,9 %	23 631	21 674	+ 9,0 %
Condi/carburant	5 810	5 579	+ 4,1 %	11 262	10 977	+ 2,6 %
s/total conditionné	18 892	16 311	+ 15,8 %	34 893	32 651	+ 6,9 %
Vrac carburant	2 811	2 847	- 1,3 %	5 503	5 587	- 1,5 %
Vrac 0/6 T	109 932	100 868	+ 9,0 %	195 234	235 515	- 17,1 %
Vrac 6/12 T	20 343	16 398	+ 24,1 %	36 065	36 000	+ 0,2 %
Vrac 12/80 T	33 899	26 675	+ 27,1 %	61 177	57 514	+ 6,4 %
Vrac 0/80 T	164 174	143 941	+ 14,1 %	292 476	329 029	- 11,1 %
Vrac > 80 T	32 655	27 698	+ 17,9 %	58 838	58 589	+ 0,4 %
Réseau canalisé	9 782	8 685	+ 12,6 %	17 596	18 007	- 2,3 %
Sous-total vrac	209 422	183 171	+ 14,3 %	374 413	411 212	- 8,9 %
Sous-total propane	228 314	199 482	+ 14,5 %	409 306	443 863	- 7,8 %
GPLc / Stations	8 976	9 308	- 3,6 %	18 594	19 467	- 4,5 %
Total conditionné	46 805	40 186	+ 16,5%	88 099	81 212	+ 8,5%
Total vrac	216 881	190 252	+ 14,0 %	388 289	424 970	- 8,6 %
TOTAL	272 662	239 746	+ 13,7 %	494 982	525 649	- 5,8 %
Dont carburant	17 597	17 734	- 0,8 %	35 359	36 031	- 1,9 %

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

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Fév-2012	Fév-2011	variation	Fév-2012	Fév-2011	variation
Alsace	14	8	+ 75%	35	19	+ 84%
Aquitaine	21	23	- 9%	56	55	+ 2%
Auvergne	15	19	- 21%	22	38	- 42%
Basse-Normandie	14	20	- 30%	52	43	+ 21%
Bourgogne	6	11	- 45%	20	14	+ 43%
Bretagne	25	13	+ 92%	53	50	+ 6%
Centre	12	11	+ 9%	41	22	+ 86%
Champagne-Ardenne	3	4	- 25%	8	7	+ 14%
Corse	7	1	+ 600%	8	5	+ 60%
Franche-Comté	9	17	- 47%	17	30	- 43%
Haute-Normandie	13	15	- 13%	26	24	+ 8%
Ile-de-France	6	3	+ 100%	13	13	+ 0%
Languedoc-Roussillon	5	8	- 38%	14	42	- 67%
Limousin	5	7	- 29%	14	24	- 42%
Lorraine	6	12	- 50%	20	21	- 5%
Midi-Pyrénées	9	22	- 59%	44	52	- 15%
Nord-Pas-de-Calais	9	16	- 44%	16	31	- 48%
Pays de la Loire	38	23	+ 65%	58	52	+ 12%
Picardie	6	13	- 54%	19	21	- 10%
Poitou-Charentes	10	9	+ 11%	26	21	+ 24%
Provence-Alpes Côte d'Azur	4	21	- 81%	60	47	+ 28%
Rhône-Alpes	19	39	- 51%	60	109	- 45%
TOTAL	256	315	- 19%	682	740	- 8%

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

Energies	Mois				Cumul			
	Fév-2012	Fév-2011	Variation Fév-12/Fév-11	PdM	Fév-2012	Fév-2011	Variation cumul Fév-12/Fév-11	PdM
Gazole	120 004	142 255	- 15,6%	73,8%	226 881	273 477	- 17,0%	73,3%
Essence	40 556	59 049	- 31,3%	24,9%	78 558	107 873	- 27,2%	25,4%
GPL	204	1 756	- 88,4%	0,1%	416	6 037	- 93,1%	0,1%
Hybride	763	973	- 21,6%	0,5%	1 501	1 861	- 19,3%	0,5%
Superéthanol	658	195	+ 237,4%	0,4%	1 303	368	+ 254,1%	0,4%
GNV	8	11	- 27,3%	0,0%	8	44	- 81,8%	0,0%
Electrique	406	136	+ 198,5%	0,2%	717	236	+ 203,8%	0,2%
TOTAL	162 599	204 375	- 20,4%	100%	309 384	389 896	- 20,6%	100%

► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne de février 2012 (*)

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 (février 2012)**



5 premiers points d'entrée sur le site

Accueil	23,6 %
Caractéristiques générales et physico-chimiques	14,6 %
Atouts du GPL carburant	9,2 %
Faq	9,1 %
Carte des stations GPL	7,3 %

2 ACTUALITES TECHNIQUES ET REGLEMENTAIRES

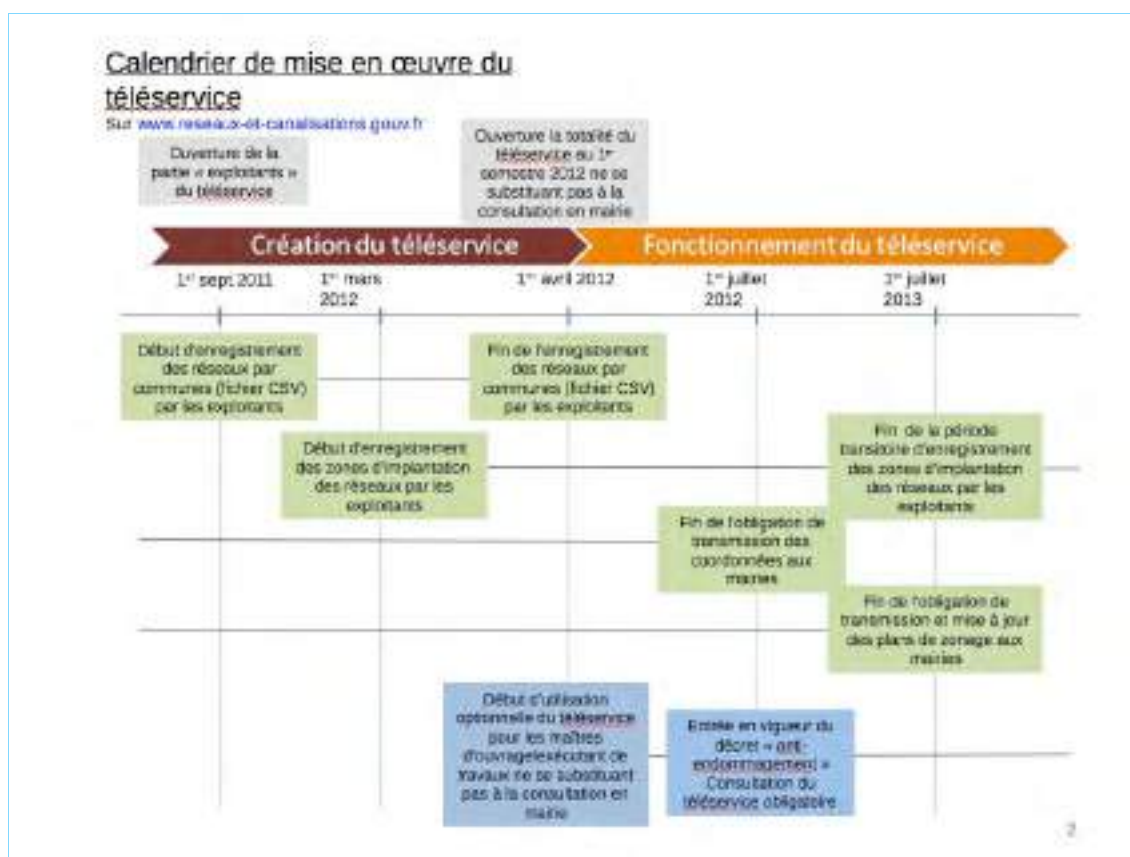
► Lancement du téléservice « réseaux-et-canalisation »

■ Le 1^{er} avril est une date charnière pour le lancement du téléservice « réseaux-et-canalisation.gouv.fr » initiant de nouvelles méthodes pour lutter contre les endommagements d'ouvrages lors de la réalisation de travaux.

Avant cette date, tous les exploitants auront dû s'enregistrer sur le site, pour permettre l'ouverture du téléservice aux exploitants. Cela leur permettra de se familiariser avec cet outil qui deviendra obligatoire d'utilisation à partir du 1^{er} juillet 2012 pour les exécutants des travaux.

Néanmoins il est important de savoir que la consultation du téléservice ne se substituera pas à la consultation en mairie qui reste obligatoire jusqu'au 1^{er} juillet 2012.

Dans le graphe ci-dessous, vous pourrez retrouver les différentes échéances associées au démarrage du téléservice.



En savoir plus : <http://www.reseaux-et-canalisation.gouv.fr>

jb.jarry@cfbp.fr

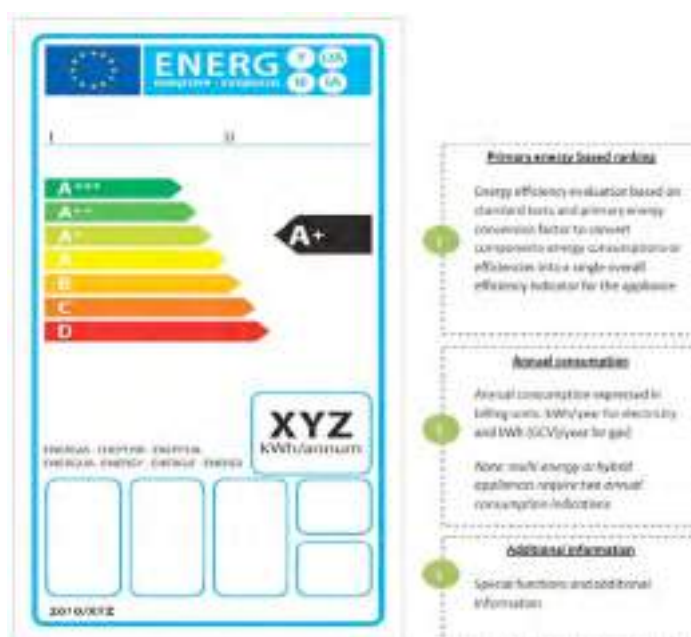
► Directives Eco-conception et étiquetage énergétique

- Une **note de position** signée par Marcogaz et l'AEGPL a été envoyée ce mois-ci à la Commission européenne, et plus précisément aux personnes suivantes :
 - Paul Hodson, chef de l'unité efficacité énergétique
 - Kirsten Lichtenvort, officier en charge des lots 1 et 2 (appareils de chauffage et de production d'ECS)
 - Vilo Lelkes, officier en charge des lots 22-23 (appareils de cuisson).

Les points forts de cette note de position :

- 1) Rappel de l'importance de raisonner en **énergie primaire** pour l'ensemble des produits concernés par ces directives.
- 2) Une proposition d'étiquetage est faite comportant :
 - a. une classe énergétique déterminée en fonction des performances des matériels en énergie primaire,
 - b. l'affichage d'une consommation annuelle en énergie finale,
 - c. des indications classiques sur les fonctionnalités des appareils.

(voir étiquette ci-dessous)



Une demande de rendez-vous à l'attention de ces trois personnes de la commission européenne a été sollicitée par l'AEGPL.

Note de position en pages suivantes

ml.charlot@cfbp.fr

POSITION PAPER REGARDING PRIMARY ENERGY & LABELLING FOR THE IMPLEMENTATION OF ECODESIGN DIRECTIVE

AEGPL and MARCOGAZ, the EU-level representatives of the LPG and natural gas industries respectively, fully support the European Commission's efforts to increase energy efficiency in the EU in general and to improve the performance of gas appliances under the framework of Directive 2009/125/EC on the eco-design of Energy-related Products (ErP) in particular. Both organisations are therefore committed to supporting and contributing to the preparatory activity currently being undertaken on all eco-design lots relevant to our industries and to standardisation process at European level.

The present document presents general views for eco-design implementation covering products using gas. It is complementary to specific position papers already produced separately by the signatories, especially on lots 1 (boilers) and lot 2 (water heaters).

Primary energy:

The opportunity of using final energy to express energy consumption, instead of the usual primary energy indicator, was raised during many stakeholder meetings (regarding boilers, water heaters, independent heaters, hobs, grills, ovens, etc.). The main argument developed by the supporters of such a change is the need to take into account the differences of power mix at Member States level for implementation of the ErP and environmental labelling directives. AEGPL and MARCOGAZ stress that such a statement is incompatible with the objectives of these directives¹ and moreover, are inconsistent with the **reality of the integrated power system at European level on legal, economic and technical basis** (cf APPENDIX 1: "POWER MIXES AT EUROPEAN LEVEL"). Considering the objectives of both directives and the reality of European power system which aims to emerge a common internal market in EU, preparatory activity on ongoing eco-design lots should reasonably be based on the use of **primary energy to express energy efficiency** - with the current primary energy factor of 2,5 for electricity compared to other fuel expressed in Net Calorific Value (NCV) as stated in the Energy Services Directive, as already taken into account in lot 1 and lot 2.

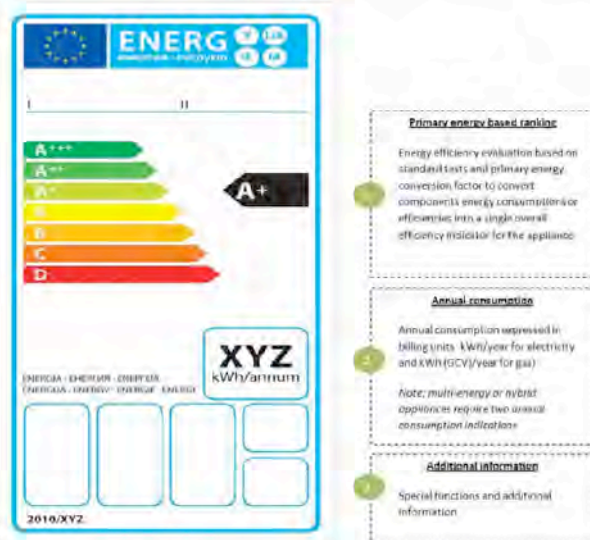
Expressing **primary energy** consumptions provides a fair comparison of products using different energy sources (as electricity or fossil fuel energy) regarding energy performances and overall environmental impact. Primary energy is also the only way to provide **accurate, relevant and comparable information** on the energy consumptions of energy-related products to the end-users, in accordance with the energy labeling directive goals. That is why both the Commission and the stakeholders decided to express the product's energy consumptions in primary energy for example in implementing measures on boilers, water heaters and household tumble driers.

Primary energy consumptions are also the only way to express hybrid system performances at a product level such as hobs with both electric and gas hobs or gas appliances using electricity for advanced controls.

¹ Directive 2009/125/EC: (8) A coherent framework for the application of Community *ecodesign requirements for energy-related products* should be established with the aim of ensuring the *free movement of those products* which comply with such requirements and of improving their overall environmental impact. Such Community requirements should respect the principles of fair competition and international trade.

Labelling proposal:

AEGPL and MARCOGAZ are in favour of an **Energy Label for domestic products to implement the measures of the eco-labelling directive**. Such a label should give European consumers a fair and simple basis to compare products that fulfil the same functions. Therefore, a **common label for gas or electric appliances based on primary energy** for ranking seems the most adapted option. Additional information can be provided, such as **annual consumptions of gas and electricity in billing units**. This label should remain simple (for example a common label for an entire hob and not for each cooking plate) and capable of reflecting the energy efficiency of all the technologies, even hybrid gas-electric ones (cf APPENDIX 2: "PRACTICAL EXAMPLE FOR MULTI ENERGY DOMESTIC HOBS EVALUATION"). In order to illustrate how a common label including primary energy could be used, we would like to suggest the following proposal for your consideration:



We acknowledge that at this stage of the preparatory studies, policies for minimum requirements in the implementation of ErP directive, such as common gas and electricity requirements or separated requirements, should remain open. We will therefore continue to support and contribute to preparatory studies and to upcoming stakeholders consultations organised by the Commission. While consultancy team should explore all the possibilities and consequences of the various scenarios for the implementing measures, we would like to stress on the other hand that this has to be done in a technology-neutral manner and keeping in mind the importance of being consistent with methodology used across all lots.

We look forward to continuing the cooperation with all stakeholders on the outstanding points outlined above and to the successful adoption of relevant implementing measures.

For AEGPL
Ramón de Luis Serrano
Executive President

For MARCOGAZ
Daniel Hec
Secretary General

APPENDIX 1: POWER MIXES AT EUROPEAN LEVEL

European power grid and production is a technical reality.

Power grids are fully interconnected at UCTE level: the same frequency is used, strong exchanges are possible and effective between Member States, security of supply is insured at European level by unique load-frequency controls. In addition, strong interconnections exist with EEC network (2000 MW connection between France and Great Britain) and NORDEL network (1700 MW between Netherlands and Norway and 2200 MW between Sweden and Denmark). The European investment program to address some of the weak interconnections (such as Spain – France) is being implemented, and will lead in the near future to a grid with technical capacities of massive power exchange throughout Europe without constraints. In this context, considering power grid and production at a Member State level is a conventional accounting outlook, but unrealistic for European policies.

European power grid and production is a legal reality.

Making an interconnected internal electricity market is one of the European Union's (EU's) priority objectives since 1997, as laid down in the Communication of the Commission "an energy policy for Europe". A number of similar statements on the matter have been published by the Commission since then. Some of them are listed below:

- Decision No 1364/2006/EC of the European Parliament and of the Council of 6 September 2006 laying down guidelines for trans-European energy networks and repealing Decision 96/391/EC and Decision No 1229/2003/EC
- Communication of 10 January 2007 from the Commission to the Council and the European Parliament entitled "Priority Interconnection Plan", which highlights the importance of considerable investment in the existing electricity networks along with rapid development of their interconnections.
- The 2008 Green Paper entitled "Towards a secure, sustainable and competitive European energy network"
- Regulation (EC) No 67/2010 of the European Parliament and of the Council of 30 November 2009 laying down general rules for the granting of Community financial aid in the field of trans-European networks
- Etc...

The emergence of an internal market in electricity has been the aim of three successive directives. The most recent one, directive 2009/72 CE clearly stresses the importance of an internal market in several of its "recitals"

The internal market in electricity, which has been progressively implemented throughout the Community since 1999, aims to deliver real choice for all consumers of the European Union, be they citizens or businesses, new business opportunities and more cross-border trade, so as to achieve efficiency gains, competitive prices, and higher standards of service, and to contribute to security of supply and sustainability. (57) With a view to creating an internal market in electricity, Member States should foster the integration of their national markets and the cooperation of system operators at Community and regional level, also incorporating isolated systems forming electricity islands that persist in the Community.

(58) The development of a true internal market in electricity, through a network connected across the Community, should be one of the main goals of this Directive and regulatory issues on cross-border interconnections and regional markets should, therefore, be one of the main tasks of the regulatory authorities, in close cooperation with the Agency where relevant.

The regulation No 714/2009 of the European parliament and of the council of the 13 July 2009 on conditions for access to the network for cross-border exchanges in electricity and repealing regulation also highlights the importance of completing the internal market in electricity and creating interconnection capacities to achieve the objective of a well-functioning, efficient and open internal market.

Therefore, implementing measures of directives ErP and environmental labeling should not lead to the impression of separate national markets for electricity. On the contrary, the immediate perspective of an internal market should be reflected in the implementing measures, as was the case for the ETS directive 2009/29/EC.

European power grid and production is an economic reality

With the emergence of a unique price of electricity in Europe, European power grid and production is an economic reality. The Central West European price market coupling and the Central West European-Nordic tight volume coupling are fully operational since November 2010, extending the former western European market between France, Belgium, Luxembourg and Netherlands (EPEX)². Therefore, a common economic optimization will be possible at a European Level with the consequences of phasing out most expensive power plants (i.e. old oil or coal fired power plants which are also the most polluting ones) if energy savings are achieved, regardless of the localization of the power plants and the savings in the European Union.

Considering technical, legal and economic reality of European power grid and production, AEGPL and MARCOGAZ argue that a unique primary energy factor for electricity should not only be used by Member States but should be the basis of studies feeding into the work of the European Commission. AEGPL and MARCOGAZ acknowledge that the emission factor of 2, 5 compared to fuel expressed in Net Calorific Value as proposed in Annex I of Energy Services Directive reflects the reality of present power production in European Union. We would also like to underline that the present factor should be used, and not a hypothetical future factor considering possible technical evolution of power production. The latter option would indeed result in uncertainties on the process for such evaluation and on the benefits obtained by the addition of both energy efficiency progresses on production side and on end-use side.

² Press release : http://static.epexspot.com/document/10989/20101110_CWE-ITVC%20Launch.pdf

APPENDIX 2 - PRACTICAL EXAMPLE FOR MULTI ENERGY DOMESTIC HOBS EVALUATION

For mono-energy products (electric or gas hobs), evaluation of annual primary consumption will be simple with a conventional scenario of use. Furthermore, evaluation in primary energy allows to evaluate multi-energy products or products using gas and electricity such as gas hobs with electronic stand-by and regulation.

For example, the evaluation of an hybrid plate with 1 electric induction plate and 3 gas burners can be simple and complete, taking into account the entire energy consumption such as electric consumption of the electric plate, gas consumption of the burners and finally electric consumption of electronic stand-by and regulation.

Components	Consumption per cycle (kWh/H/M) (1)	Number of cycle per year (2)	Electricity consumption (kWh/year) (3) = (1)*(2)	Gas consumption (kWh/H/M/year) (4) = (1)*(2)	Primary energy consumption (5) = (3)*2.5+ (4)/1.1
Gas burner 1000 W	0,45	106	-	48	44
Gas burner 2000 W	0,9	106	-	96	87
Induction 1200 W	0,37	106	39	-	98
Gas burner 3000 W	1,36	106	-	145	132
Stand-by & regulation			9	-	23
Total			48	289	384

Arbitrary values based on preparatory study for lot 23 / hypothesis of an equal split of cycle among hobs and a gas LHV coefficient based on 50% natural gas – 50% LPG (see task 3 for use and task 4 for efficiencies)

Based on this kind of evaluation, a single label for the whole appliance can be provided: primary energy consumption will be used for energy class, electricity and gas consumption expressed in billing units will be used as additional information for the consumers.

The case is based on indicative values (final energy efficiency of 55% for gas burner and 90% electric induction plate). These values are not meant to indicate real performance of these types of appliances. For instance, for simplification purposes, consumption per cycles is linear to heating power (higher power burners or plates are used to cook larger quantities of food) and number of cycle is equally distributed between burners or plates.

► Inspection des installations classées : bilan 2011 et priorités pour 2012



Le 15 février 2012, Laurent Michel, Directeur général de la Prévention des risques a présenté les objectifs 2012 et le bilan 2011 de l'Inspection des installations classées.

Sont repris en pages suivantes des extraits du dossier de presse :

- les chiffres-clés 2011
- les priorités d'actions 2012, notamment les 3 actions prioritaires pour prévenir les risques accidentels.

Les documents complets se trouvent sur le site du ministère :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Inspection-des-installations,26729.html>

h.francois@cfbp.fr

Chiffres-clés 2011

Autorisations

43 600 établissements soumis à autorisation et 1 000 soumis à enregistrement
 1 350 autorisations nouvelles et 70 enregistrements accordés en 2011
 6 250 modifications d'autorisation
 46 % des demandes d'autorisation de nouveaux projets ont été instruites en moins d'un an

Déclarations

450 000 établissements soumis à déclaration
 10 500 installations nouvelles déclarées en 2011

Visites, inspections, transparence

95 % des sites prioritaires inspectés dans l'année
 24 000 visites d'inspection réalisées
 10 000 visites approfondies
 90 000 documents sont en ligne, dont 55 000 arrêtés préfectoraux

Prévention des risques accidentels

Etablissements Seveso seuil haut	616
Etudes de dangers instruites dans l'année	155
Investissements de réduction des risques à la source par les entreprises	175 M€
Visites d'inspection des Seveso seuil haut	1072
Comités locaux d'information et de concertation	365 sur 365
Plan de prévention des risques technologiques prescrits (PPRT) (sur une totalité d'environ 408)	386
PPRT approuvés au 01/01/2012	143

Prévention des risques chroniques

Etablissements IPPC (dont 3 400 établissements industriels et 3 100 élevages)	6 500
Bilans de fonctionnement instruits dans l'année	207
Visites d'inspection d'établissements IPPC	4 000

II. LES PRIORITES D' ACTIONS 2012

Le Grenelle de l'environnement a fixé une feuille de route ambitieuse dans le domaine des pollutions et des risques sanitaires. 2012 sera à la fois l'année de la finalisation du cadre réglementaire, de la consolidation des actions déjà engagées (PPRT, plan de maîtrise du vieillissement des installations industrielles, action de diagnostic des sols dans les écoles) et de lancement de grands chantiers tels que la mise en œuvre du dispositif d'information sur les risques de pollution des sols.

Un renforcement des actions de contrôle est prévu pour garantir la qualité de l'environnement et guider les entreprises vers une performance environnementale accrue : **par exemple sur les installations de tri / traitement / transit de déchets de toute nature et, également, sur les installations industrielles situées dans des zones où les niveaux de concentrations en polluants dans l'atmosphère dépassent les valeurs limites.** De même, les contrôles sur la mise en œuvre du règlement REACH sur les produits chimiques seront poursuivis.

Renforcer l'information des entreprises sur la réglementation

Le Grenelle de l'environnement et le programme stratégique de l'inspection des installations classées pour la période 2008-2012 mettent l'accent sur la nécessaire information pédagogique des entreprises sur la réglementation à laquelle elles sont soumises. Seule une information complète sur l'ensemble des réglementations permet en effet d'en saisir les opportunités en terme de développement de nouveaux procédés ou de nouvelles substances, gages d'une compétitivité conservée des entreprises, et d'en anticiper les impacts.

Le ministère du Développement durable et l'inspection des installations classées ont décidé de poursuivre, en dehors des procédures individuelles d'instruction de dossiers, une démarche volontaire d'information des entreprises. Les organisations socio-professionnelles et les chambres consulaires jouent un rôle important pour mener à bien cet objectif et bénéficient pour cela d'un accès renforcé aux informations du ministère sur la réglementation.

- **Action 2012** : poursuivre, conformément au plan d'action d'information existant dans les DREAL, l'organisation de réunions sur la réglementation à destination des entreprises, notamment en ce qui concerne la réglementation sur les produits chimiques et la réglementation applicable aux élevages. Les documents élaborés au niveau national dans le cadre des mardis de la DGPR pourront être utilement réutilisés.

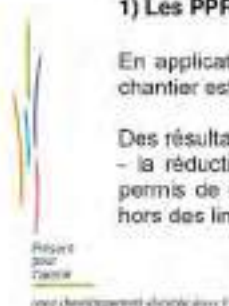
Trois actions prioritaires pour prévenir les risques accidentels

1) Les PPRT : protéger les populations contre les risques accidentels

En application de la loi du 30 juillet 2003 sur la prévention des risques technologiques, ce chantier est un axe prioritaire.

Des résultats importants ont d'ores et déjà été atteints :

- la réduction du risque à la source, arrêtée après instruction des études de dangers, a permis de diminuer significativement l'empreinte géographique des risques technologiques hors des limites des sites à risques ;



5 / 50

- un tiers des PPRT ont été approuvés
- les premières mesures foncières permettant aux populations exposées de déménager vers un site hors des zones d'effets des accidents potentiels ont été mises en œuvre.

Les DREAL, sous l'autorité des préfets, auront pour objectif d'avoir terminé la majorité des PPRT en 2012, notamment ceux présentant des enjeux faibles à moyens.

⇒ **Action 2012** : avoir approuvé 70% des PPRT.

2) Maîtriser les risques liés aux canalisations de transport et de distribution et aux équipements sous pression

Les canalisations de transport, selon leur localisation et les enjeux à proximité, sont susceptibles de nécessiter des mesures de gestion particulières. Les DREAL ont poursuivi en 2011 l'examen des études de sécurité des canalisations de transport qui devaient être rendues à l'administration au plus tard le 15 septembre 2009. Elles devront finir cet examen en 2012 et s'assurer que les mesures prioritaires de renforcement de la sécurité prévues par ces études (telles par exemple, la pose de dalles de protection dans les secteurs sensibles) sont réalisées avant l'échéance réglementaire du 15 septembre 2012.

⇒ **Action 2012** : avoir instruit la totalité des études de dangers des canalisations de transport rendues fin 2009 et vérifié la réalisation des mesures prioritaires de renforcement de la sécurité.

3) Lutter contre l'endommagement involontaire des canalisations de transport et de distribution

De nombreux accidents avec victimes se sont produits suite à l'endommagement des réseaux, notamment ceux de gaz, lors de chantiers de travaux publics.

La mise en œuvre de la réforme anti-endommagement est une priorité, tant pour l'administration centrale que pour les services déconcentrés du ministère, afin de prévenir de tels accidents. Cette réforme permet notamment d'assurer une meilleure information réciproque des opérateurs de réseaux et des entreprises chargées de travaux à proximité de tels réseaux, en bénéficiant notamment d'un guichet unique centralisé. Le site Internet du guichet unique recensant les réseaux, réseaux-et-canalisation.gouv.fr a été mis en place en 2011 et les nouveaux textes ont été adoptés pour encadrer les responsabilités des différents acteurs. Au 31 mars 2012, les exploitants de réseaux devront avoir enregistré les coordonnées de tous leurs réseaux et au 1^{er} juillet 2012, les principales dispositions encadrant les travaux à proximité de ces réseaux entreront en vigueur.

⇒ **Action 2012** : Les DREAL mèneront au moins 5 inspections par région et des actions d'information et de sensibilisation pour accompagner la mise en application des nouveaux textes au 1^{er} juillet 2012.

► Rallye Monte-Carlo des énergies nouvelles 2012 : 9 véhicules GPL au départ

Pour la 5e année consécutive, la filière GPL carburant sera largement représentée lors de cette épreuve devenue clé pour le secteur des véhicules à énergies alternatives.

Les équipages composés de professionnels de la filière GPL et de particuliers utilisent des véhicules qui illustrent la variété de l'offre GPL et des motorisations aujourd'hui disponibles en première ou seconde monte.

Au-delà de l'épreuve sportive, ce Rallye Monte-Carlo des énergies nouvelles démontre la variété et l'évolution technologique constante des alternatives disponibles pour atteindre un réel mix énergétique du parc automobile français.

Avec 200 000 véhicules, le GPL carburant joue un rôle décisif : il permet notamment de réduire les émissions de CO2 et de NOx par rapport aux carburants classiques et surtout de supprimer les rejets de particules, absentes dans la combustion du GPL carburant.

Enfin, l'atout économique est un avantage majeur du GPL carburant à l'heure où le prix du litre de Super95 dépasse la barre historique des 2 euros en stations-service. Le GPL reste le carburant le moins cher à 0,86 euros/l. en moyenne

(Prix moyen pour février 2012 - Source du prix au litre des carburants en euros : Meddtl - www.developpement-durable.gouv.fr)

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES (mars. 2012)....Page 1

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

2- ACTUALITÉSPage 6

- [Energies & Avenir : rencontres dans le cadre des élections](#)

3- EN BREF.....Page 16

- [13^{ème} Rallye de Monte-Carlo des énergies nouvelles](#)

4- PRESSE..... Page 17

- [La filière gaz se rassemble pour parler technique, JDC avril 2012](#)

1 STATISTIQUES (mars 2012)

► DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	MARS-2012	MARS-2011
Température moyenne	10°2	9°2
Nombre de jours ouvrés	22	23
Degrés-jours du mois	338,0	380,4
Coefficient de rigueur	0,773	0,896
Degrés-jours cumulés	993,7	911,9

(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 Mars 2012

> Total Ventes « vrac » mars 2012 vs mars 2011 : + 0,6 %

> Total Ventes « conditionné » mars 2012 vs mars 2011 : - 20,6 %

> Total Ventes « GPL carburant stations » mars 2012 vs mars 2011 : - 15,8 %

Comité Français du
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

N° SIRET : 784 855 033 00063

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

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	mars-2012	mars-2011	Variation	mars-2012	mars-2011	Variation
BUTANE						
conditionné	21 612	29 058	- 25,6 %	74 818	77 619	- 3,6 %
vrac	6 505	7 005	- 7,1 %	20 381	20 763	- 1,8 %
s/total Butane	28 117	36 063	- 22,0 %	95 199	98 382	- 3,2 %
PROPANE						
conditionné	10 701	12 733	- 16,0 %	34 332	34 407	- 0,2 %
Condi/carburant	6 099	6 611	- 7,7 %	17 361	17 588	- 1,3 %
s/total conditionné	16 800	19 344	- 13,2 %	51 693	51 995	- 0,6 %
Vrac carburant	3 072	3 190	- 3,7 %	8 575	8 777	- 2,3 %
Vrac 0/6 T	95 609	85 417	+ 11,9 %	290 843	320 932	- 9,4 %
Vrac 6/12 T	12 741	14 672	- 13,2 %	48 806	50 672	- 3,7 %
Vrac 12/80 T	20 847	23 160	- 10,0 %	82 024	80 674	+ 1,7 %
Vrac 0/80 T	129 197	123 249	+ 4,8 %	421 673	452 278	- 6,8 %
Vrac > 80 T	23 239	27 892	- 16,7 %	82 077	86 481	- 5,1 %
Réseau canalisé	7 755	7 345	+ 5,6 %	25 351	25 352	- 0,0 %
Sous-total vrac	163 263	161 676	+ 1,0 %	537 676	572 888	- 6,1 %
Sous-total propane	180 063	181 020	- 0,5 %	589 369	624 883	- 5,7 %
GPLc / Stations	9 354	11 110	- 15,8 %	27 948	30 577	- 8,6 %
Total conditionné	38 412	48 402	- 20,6%	126 511	129 614	- 2,4%
Total vrac	169 768	168 681	+ 0,6 %	558 057	593 651	- 6,0 %
TOTAL	217 534	228 193	- 4,7 %	712 516	753 842	- 5,5 %
Dont carburant	18 525	20 911	- 11,4 %	53 884	56 942	- 5,4 %

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

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Mars-2012	Mars-2011	variation	Mars-2012	Mars-2011	variation
Alsace	6	13	- 54%	41	32	+ 28%
Aquitaine	16	44	- 64%	72	99	- 27%
Auvergne	6	29	- 79%	28	67	- 58%
Basse-Normandie	18	6	+ 200%	70	49	+ 43%
Bourgogne	7	10	- 30%	27	24	+ 13%
Bretagne	18	24	- 25%	71	74	- 4%
Centre	17	6	+ 183%	58	28	+ 107%
Champagne-Ardenne	10	4	+ 150%	18	11	+ 64%
Corse	1	27	- 96%	9	32	- 72%
Franche-Comté	3	6	- 50%	20	36	- 44%
Haute-Normandie	18	7	+ 157%	44	31	+ 42%
Ile-de-France	6	6	+ 0%	19	19	+ 0%
Languedoc-Roussillon	18	10	+ 80%	32	52	- 38%
Limousin	6	13	- 54%	20	37	- 46%
Lorraine	4	8	- 50%	24	29	- 17%
Midi-Pyrénées	19	25	- 24%	63	77	- 18%
Nord-Pas-de-Calais	22	22	+ 0%	38	53	- 28%
Pays de la Loire	49	19	+ 158%	107	71	+ 51%
Picardie	11	7	+ 57%	30	28	+ 7%
Poitou-Charentes	29	14	+ 107%	55	35	+ 57%
Provence-Alpes Côte d'Azur	48	42	+ 14%	108	89	+ 21%
Rhône-Alpes	47	80	- 41%	107	189	- 43%
TOTAL	379	422	- 10%	1 061	1 162	- 9%

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

Energies	Mois				Cumul			
	Mars-2012	Mars-2011	Variation Mar-12/Mar-11	PdM	Mars-2012	Mars-2011	Variation cumul Mar-12/Mar-11	PdM
Gazole	145 201	174 553	- 16,8%	73,7%	371 969	448 030	- 17,0%	73,5%
Essence	49 229	76 333	- 35,5%	25,0%	127 773	184 206	- 30,6%	25,2%
GPL	249	4 382	- 94,3%	0,1%	665	10 419	- 93,6%	0,1%
Hybride	1 305	1 295	+ 0,8%	0,7%	2 814	3 156	- 10,8%	0,6%
Superéthanol	555	623	- 10,9%	0,3%	1 858	991	+ 87,5%	0,4%
GNV	4	15	- 73,3%	0,0%	12	59	- 79,7%	0,0%
Electrique	483	248	+ 94,8%	0,2%	1 200	484	+ 147,9%	0,2%
TOTAL	197 026	257 449	- 23,5%	100%	506 291	647 345	- 21,8%	100%

► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne de mars 2012 (*)

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,90 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 2012)**



Les 3 derniers mois

Points d'entrée sur le site

Accueil	24,9 %
Caractéristiques générales et physico-chimiques	11,5 %
Atouts du GPL carburant	9,1 %
Carte stations GPL	8,7 %
Faq	7,5 %

► Energies & Avenir : rencontres des conseillers Energie des candidats

Dans le cadre de la campagne électorale pour l'élection présidentielle, Energies & Avenir, dont le CFBP est membre actif, a rencontré les conseillers Energie des principaux candidats :

- Yann WEHRLING, conseiller Energie de François BAYROU
- Laurent PINSOLLE, porte-parole et conseiller Energie de Nicolas DUPONT-AIGNAN
- Marie-Hélène AUBERT, directrice du pôle Développement durable et Energie de François HOLLANDE
- Hélène GASSIN, conseillère Energie d'Eva JOLY
- Mathieu AGOSTINI, responsable de la commission Ecologie du Front de gauche de Jean-Luc MELENCHON
- Fabienne KELLER, sénatrice UMP, membre de l'OPECST et représentante de Nicolas SARKOZY.

Ces rendez-vous ont permis de présenter les avantages des systèmes de chauffage basés sur la boucle à eau chaude ainsi que de partager avec eux les principaux enseignements de trois études : rénovation énergétique en maison individuelle, en logement collectif et contenu CO₂ de l'électricité.

Les entretiens se sont articulés autour des points suivants :

- **favoriser les travaux qui offrent les économies d'énergie les plus importantes au meilleur coût pour les ménages et la collectivité** : par exemple, l'isolation des combles et/ou le remplacement de chaudières anciennes, l'installation de systèmes de régulation, de programmation du chauffage qui présentent une réelle efficacité à un coût acceptable, comme spécifié dans les études rénovations d'E&A ;
- **créer des emplois** : la rénovation énergétique fondée notamment sur la modernisation du parc d'équipement de chauffage représente 100 000 emplois nouveaux d'ici à 2020. Chaque point d'accélération du renouvellement du parc de chaudières recèle 2000 emplois nouveaux par an. Il s'agit d'emplois locaux, non délocalisables et facilitant l'insertion des jeunes sur le marché du travail ;
- **redonner du pouvoir d'achat aux ménages** : avec une maintenance périodique, un ménage peut économiser jusqu'à 10% de sa facture énergétique annuelle (150 euros en moyenne). Et avec un investissement de 4 000 à 8 000 euros, il lui est possible d'économiser jusqu'à 750 euros par an ;
- **protéger les ménages contre la précarité énergétique** : les membres d'Energies & Avenir, au travers de leurs adhérents et de leurs organisations, sont engagés dans le programme "Habiter Mieux" de l'ANAH (Agence nationale de l'habitat) et apporter des solutions pour protéger les ménages les plus fragiles face aux coûts croissants des énergies.
- **contribuer à l'effacement des pointes électriques saisonnières** : par exemple en privilégiant l'installation de systèmes de production de chaleur tels que chaudières à condensation, chaudières hybrides ou PAC air/eau ou eau/eau dans les bâtiments neufs, ou en remplaçant les chauffages électriques anciens par l'installation d'une boucle à eau chaude alimentée par l'un des systèmes précédemment cités. La boucle à eau chaude contribue à effacer en tout ou partie le phénomène des pointes électriques saisonnières qui fragilisent le réseau électrique français et sont fortement émettrices de GES.

.../...

.../...

Nos interlocuteurs ont été particulièrement attentifs à nos arguments sur l'identification des meilleurs bouquets de travaux dans le cadre d'une rénovation (le bouquet de travaux « changement du système de chauffage + isolation des combles » permettant l'atteinte des labels HPE et BBC dans un grand nombre de cas avec un temps de retour d'investissement sur 5 ans) et sur l'importance du phasage des travaux puisque commencer par le changement du générateur et l'isolation de la toiture n'obère pas l'isolation du bâti par la suite.

Au travers de ces rencontres, il apparaît qu'il existe également un certain consensus parmi nos interlocuteurs sur la nécessité de réduire la part des chauffages électriques directs dans les constructions neuves, et que le phénomène des pointes électriques entraîne le recours à la mise en route de centrales fioul, gaz et charbon fortement carbonées.

La volonté d'E & A de mettre en place un Observatoire du CO₂ a également retenu l'attention des conseillers.

s.gibier@cfbp.fr

[Dans les pages suivantes figure le dossier utilisé dans le cadre de ces rendez-vous pour valoriser la boucle à eau chaude.]



ASSOCIATION DES PROFESSIONNELLS
POUR LE CHAUFFAGE DURABLE

L'amélioration de l'efficacité énergétique du bâtiment comme source d'emplois et de pouvoir d'achat

L'approche proposée par la filière chauffage utilisant la boucle à eau chaude



L'association **Energies et Avenir** regroupe l'ensemble des professionnels de la filière de la boucle à eau chaude, système permettant la production de chauffage et d'eau chaude sanitaire. Elle réunit les fournisseurs d'énergies, les organisations professionnelles du bâtiment, de l'exploitation maintenance et entretien, ainsi que les fabricants et distributeurs d'équipements. Les 300 000 professionnels de la filière, qui représente aujourd'hui un chiffre d'affaires de 90 milliards d'euros, sont prêts à s'engager aux côtés des pouvoirs publics pour faire de cette approche le succès environnemental, économique et social des années qui viennent.

L'amélioration de l'efficacité énergétique de l'habitat, sous réserve qu'elle s'appuie notamment sur les atouts de la boucle à eau chaude, peut constituer dans les années à venir un outil au service de l'emploi, du pouvoir d'achat et de la protection des plus défavorisés contre la précarité énergétique.

Le consensus existe aujourd'hui sur la nécessité de rénover les logements anciens pour atteindre les objectifs de réduction des consommations d'énergies du bâtiment (-38% d'énergie primaire d'ici à fin 2020)¹.

La manière d'atteindre ces objectifs reste toutefois en discussion. Le présent document souhaite convaincre les futurs décideurs des politiques publiques qu'il existe une approche qui sert à la fois les objectifs environnementaux déjà définis, mais qui recèle aussi le meilleur potentiel en termes d'emplois, de pouvoir d'achat et de lutte contre la précarité énergétique.

Cette approche se fonde notamment, mais pas exclusivement, sur la filière de la boucle à eau chaude, présente dans les deux tiers des bâtiments existants. Elle permet d'exploiter un important gisement d'économies d'énergies et de réduire dans la même proportion les émissions de CO₂. Elle peut aussi générer la création de 100 000 emplois dans les quelques années à venir ; il s'agit d'emplois locaux, non-délocalisables, favorisant l'insertion des jeunes. Elle autorise également, avec un investissement de l'ordre de 4 000 € à 8 000 € par logement, des gains de pouvoir d'achat immédiats allant jusqu'à 50% sur le poste chauffage des ménages. Ces performances sont à prendre en compte dans la lutte contre la précarité énergétique. Enfin, en contribuant à limiter les pointes électriques saisonnières fortement carbonées, la filière de la boucle à eau chaude joue un rôle important dans la sécurisation du système électrique français.

Hervé Thelinge
Président d'Energies et Avenir

¹. Comité Opérationnel n°3 "rénovation des bâtiments existants" et Loi Grenelle n°2009-967 du 3 août 2009

1. Quels travaux pour atteindre les objectifs énergétiques dans le bâtiment ?



La France a prévu de réduire de 38% la consommation énergétique du parc de bâtiments existants d'ici à 2020. Au rythme actuel, cet objectif ne sera pas atteint. La rénovation énergétique aujourd'hui reste largement en deçà des niveaux attendus. En 2010, moins de 80 000 éco-prêts à taux zéro ont été accordés alors que 200 000 rénovations lourdes (financées par les éco-prêts) étaient visées en 2010 selon la convention entre l'Etat et les banques. Le niveau moyen d'énergie consommée dans le bâtiment ancien reste à 250 kWh par m² et par an, à comparer avec les 50 kWh d'énergie primaire par m² et par an exigés désormais dans les bâtiments neufs et les 80 ou les 150 kWh d'énergie primaire par m² et par an des labels BBC rénovation et HPE rénovation.

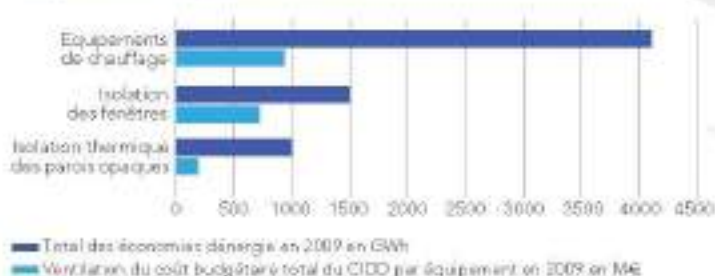
Pour atteindre les objectifs, il faut promouvoir et faciliter les travaux d'amélioration de l'efficacité énergétique les plus performants pour les ménages. Les études montrent toutefois que les Français sont perdus devant la surabondance d'informations complexes et contradictoires sur la question. On sait pourtant avec précision désormais quels travaux permettent le meilleur rendement énergétique et le meilleur retour sur investissement.

En 2009, selon l'analyse des économies d'énergie, les 184 000 équipements de chauffage performants ayant bénéficié d'un soutien fiscal ont généré plus de 4100 GWh d'économies d'énergie, représentant 44% du total d'économies de 9300 GWh. L'isolation des fenêtres et des murs, représentant plus de 7 millions d'installations aidées en 2009, ont engendré des économies d'énergie de seulement 1500 GWh (17%) et 1000 GWh (11%). Le kWh économisé coûte ainsi à la collectivité de 19 centimes pour un équipement de chauffage, type chaudière à condensation par exemple, contre 46 centimes pour l'isolation des fenêtres. Cette dernière a pourtant consommé plus de 3,8 milliards d'euros de crédit d'impôt de 2005 à 2010, soit deux fois plus que les équipements et travaux les plus performants (chaudière + isolation toiture, soit environ 1,5 milliard d'euros)¹.

¹ Evaluation du crédit d'impôt développement durable - Rapport interministériel pour le Comité d'évaluation des dépenses fiscales et des niches sociales - avril 2011.

ademe

Total des économies d'énergie par poste d'investissement comparé au coût budgétaire du CIDD en 2009



Selon l'ANAH (Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat), si l'on met en regard la réduction annuelle des dépenses énergétiques et le coût des travaux, trois approches différentes se distinguent nettement :

- » Le remplacement des fenêtres, qui se traduit par des coûts de travaux plus ou moins élevés (suivant le nombre de fenêtres remplacées) mais n'implique jamais qu'une réduction très faible des dépenses énergétiques,
- » A l'opposé, les travaux offrant un fort impact énergétique avec un coût qui peut être modéré. Par exemple, l'isolation des combles et/ou le remplacement de chaudières anciennes, l'installation de systèmes de régulation, de programmation du chauffage présentent une réelle efficacité, avec un coût qui reste acceptable,
- » Enfin, l'isolation des murs seule qui, en revanche, continue à poser problème en termes de rentabilité.

Plutôt que leurs simultanéités, il faut rechercher la cohérence entre les travaux et leur programmation dans le temps pour mener à bien une rénovation énergétique complète du bâtiment. Ainsi, toute économie rapidement dégagée au niveau du système de chauffage est particulièrement appréciable et n'obère pas la réalisation d'actions futures d'isolation thermique dont les coûts et les temps de retour sont beaucoup plus importants.

Ces données sont confirmées par les études réalisées par Energies et Avenir (cf. 3).

Four Energies et Avenir, les objectifs d'économies d'énergie et de CO₂ dans le bâtiment nécessitent de favoriser le développement de travaux performants qui offrent les économies d'énergie les plus importantes au meilleur coût pour les ménages et la collectivité.

2. Créer 100 000 emplois locaux et non-délocalisables



Atteindre les objectifs énergétiques à l'horizon 2020 permettrait la création d'environ 100 000 emplois.

L'atonie du marché de la rénovation énergétique et le manque d'information des ménages sur les solutions les plus performantes conduit pour l'instant à un très faible renouvellement du parc des équipements de chauffage dans le bâtiment ancien. Le taux de remplacement des 15 millions de chaudières environ, installées dans les bâtiments existants, dont une sur trois a plus de 15 ans, est inférieur à 4% par an.

Ainsi, au rythme actuel, et bien que chaque nouvelle installation représente à elle seule 30 à 40% d'économies d'énergie immédiates par rapport à une chaudière ancienne, il faudra 30 années pour renouveler l'ensemble du parc.

Pourtant, chaque point d'accélération du rythme de renouvellement annuel, soit 150 000 installations de plus par an, permet de créer 2 000 emplois supplémentaires chaque année, soit 10 000 emplois en cinq ans, dans l'ensemble de la filière boucle à eau chaude :

- » dans les entreprises françaises fabriquant les équipements de chauffage : 70% des chaudières sont produites en France, pour l'essentiel dans des Entreprises de Taille Intermédiaire, qui constituent un maillon stratégique pour le tissu industriel français,
- » dans le secteur de l'installation, qui inclut notamment les 50 000 entreprises de la plomberie et du chauffage,
- » dans le secteur de la distribution,
- » dans le domaine de l'exploitation/maintenance,
- » dans les énergies renouvelables pouvant être intégrées aux installations basées sur la boucle à eau chaude.

Pour l'essentiel, il s'agit d'emplois locaux (installation, distribution, exploitation/maintenance), à forte valeur ajoutée et technicité, à tous niveaux de qualification et facilitant l'insertion rapide des jeunes grâce à l'alternance.

Favoriser le développement des équipements de chauffage performants est donc, non seulement pertinent en termes de performance énergétique, mais également un gisement important en termes de création d'emplois nouveaux.



Une rénovation énergétique fondée notamment sur la modernisation du parc d'équipement de chauffage représente 100 000 emplois nouveaux d'ici à 2020. Chaque point d'accélération du renouvellement du parc de chaudières recèle 2000 emplois nouveaux par an. Il s'agit d'emplois locaux, non-délocalisables et facilitant l'insertion des jeunes sur le marché du travail.



3. Redonner du pouvoir d'achat aux ménages



Un ménage dépense en moyenne 1 500 €¹ par an pour ses besoins de chauffage et de production d'eau chaude sanitaire.

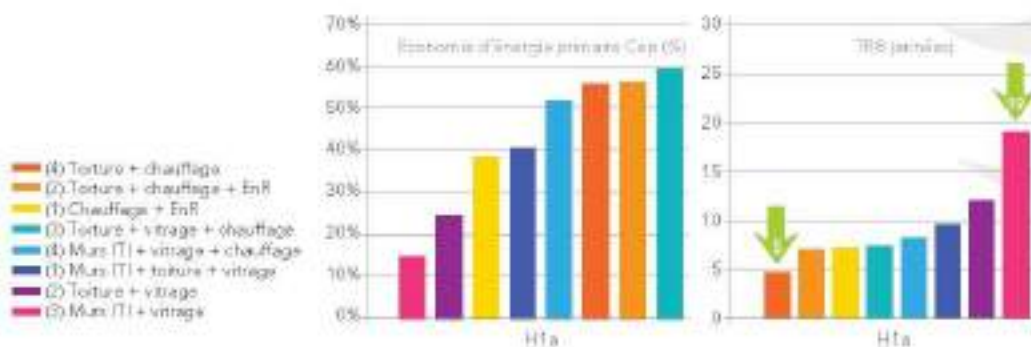
Le poste chauffage et eau chaude sanitaire représente 80% des dépenses moyennes d'énergie domestique d'un ménage français². Pour les ménages les plus modestes, la facture énergétique peut représenter plus de 10% de leur revenu.

Dans un contexte d'augmentation croissante du prix des énergies, le remplacement d'un système de chauffage vétuste représente une solution immédiatement disponible pour réduire la facture d'énergies d'un ménage (tout en réduisant dans la même proportion les émissions de CO₂). A titre d'exemple, une chaudière à condensation fonctionnant aux énergies traditionnelles offre des performances de 30 à 40% supérieures aux chaudières anciennes. Autre exemple, l'installation de robinets thermostatiques sur les radiateurs de chauffage à eau chaude non équipés (38 millions à installer en France, soit presque la moitié du parc existant) permettrait, grâce à une régulation plus précise de la température, une économie moyenne de 15% par foyer, représentant 4 900 millions de tonnes de CO₂ évitées au total. En effet, une étude de l'ADEME précise que la diminution de 1 point de la température du logement permet d'économiser au minimum 7% des consommations de chauffage.

Les études conduites par Energies et Avenir en maison individuelle ont permis de définir les bouquets de travaux permettant les économies les plus importantes avec un investissement minimum. Le meilleur temps de retour (autour de 5 ans) est atteint avec des bouquets portant seulement sur le chauffage et l'isolation de la toiture. Ils permettent de plus dans la plupart des cas d'atteindre le label HPE Rénovation, voire dans certains cas le label BBC Rénovation. Cette approche permet en outre un phasage des travaux qui n'obéie pas la réalisation d'actions futures d'isolation thermique dont les coûts et les temps de retour sont beaucoup plus importants.

1. Ce chiffre correspond à une approche moyenne entre différentes évolutions disponibles (Rapport logement 2012 du CGDD et étude OpinionWay "Les Français et leur consommation d'énergie" de Février 2013).

2. Insee - Consommation d'énergie constant de dépenses en carburants qu'en énergie domestique - 2008



Sur la base d'un ménage français dépensant en moyenne 1 500 € d'énergie (cette dépense pouvant représenter un budget allant du simple au double selon le type de logement) de chauffage par an :

- Une maintenance optimale du système de chauffage et l'affichage des consommations permet d'économiser au moins 10% par an, soit 150 €,
- Le seul remplacement d'une chaudière ancienne permet d'économiser jusqu'à 500 € voire 600 € par an (sans effet rebond),
- Un bouquet de travaux associant isolation des combles et nouvel équipement de chauffage permet d'économiser jusqu'à 750 € par an.

Avec une maintenance périodique, un ménage peut économiser jusqu'à 10% de sa facture énergétique annuelle (150 € en moyenne). Avec un investissement raisonnable, de 4 000 € à 8 000 €, il lui est possible d'économiser jusqu'à 750 € par an.

4. Protéger les ménages contre la précarité énergétique

→ Selon l'Observatoire de la Précarité Énergétique, 3,8 millions de ménages de France métropolitaine ont un taux d'effort énergétique supérieur à 10% de leur revenu.

Ce phénomène est dû à plusieurs facteurs : paupérisation, augmentation du coût des énergies et vieillissement du parc de logements. Les ménages modestes sont surtout exposés au froid car ils cumulent des contraintes financières et un habitat peu performant. 621 000 ménages souffrent des deux formes de précarité. Le renchérissement de l'ensemble des énergies à moyen terme risque d'accroître le phénomène.

Les membres d'Energies et Avenir, au travers de leurs adhérents et de leurs organisations, sont engagés dans le programme "Habiter Mieux" de l'ANAH (Agence nationale de l'habitat). Par le biais des associations professionnelles des énergéticiens d'une part, qui se sont engagés à verser 85 millions d'euros sur 2011-2013 pour financer en partie les aides de l'ANAH aux ménages à revenu modeste lors de la rénovation énergétique de leurs logements. Par la CAPEB et la FFB d'autre part, qui soutiennent également ce programme via un partenariat visant la réhabilitation thermique de 300 000 logements privés d'ici à 2017.

L'objectif du programme "Habiter Mieux" est de réduire d'au moins 25% la facture énergétique des logements concernés sur cette période. La rénovation du système de chauffage sur une boucle à eau chaude permet d'atteindre cet objectif. Par exemple, sur les 7 000 opérations réalisées cette année dans le cadre de ce programme, un gain de la performance énergétique du logement de 39% a été constaté en moyenne, nettement au-dessus de l'objectif visé de 25%. Les travaux les plus fréquents étant le changement de chaudière par un modèle plus performant et l'isolation des combles.

Dans le cadre des aides apportées aux ménages, Energies et Avenir rappelle notamment l'enjeu du système de chauffage et les intérêts de la boucle à eau chaude qui permet :

- » Flexibilité et réversibilité : la boucle à eau chaude est compatible avec toutes les énergies,
- » Des solutions performantes énergétiquement et économiquement pour optimiser les investissements en matière de précarité énergétique.

La filière de la boucle à eau chaude est engagée dans la lutte contre la précarité énergétique. Elle apporte des solutions pour protéger les ménages les plus fragiles face aux coûts croissants des énergies.

5. Contribuer à l'effacement des pointes électriques saisonnières

La France doit faire face depuis plusieurs années au problème sans cesse croissant de la pointe saisonnière électrique qui, d'une part, met en risque le réseau électrique français, et, d'autre part, conduit à des importations massives d'électricité fortement carbonée. Le dernier record date du 8 février 2012 avec un pic de consommation de 101 700 MW. Lorsque la température baisse de 1 degré, la demande croît en moyenne de 2 300 MW en France, alors qu'en Angleterre elle ne croît que de 600 MW (source RTE). Cette thermosensibilité du réseau électrique français est due en grande partie au développement du chauffage électrique par effet joule en construction neuve. Ce problème ne peut être résolu par le développement des ENR dont la production d'électricité (photovoltaïque ou éolien) ne coïncide pas avec les pointes électriques saisonnières. De fait, ce phénomène devrait s'aggraver avec les prévisions actuelles de demande et de production électrique.

Il serait pourtant possible de limiter ce phénomène de pointe électrique saisonnière en :

- Privilégiant l'installation de systèmes de production de chaleur tels que chaudières à condensation, chaudières hybrides ou pompes à chaleur air/eau ou eau/eau dans les bâtiments neufs,
- Remplaçant les chauffages électriques anciens par l'installation d'une boucle à eau chaude alimentée par une chaudière ou une pompe à chaleur air/eau ou, à défaut, d'une pompe à chaleur air/air,
- Isolant efficacement les bâtiments existants chauffés à l'électricité,
- Déployant les systèmes hybrides de chauffage utilisant plusieurs sources d'énergies et permettant de valoriser le meilleur rendement énergétique de chaque technologie,
- Développant les raccordements aux réseaux de chaleur.

Cette approche permet d'une part de réduire le coût pour le consommateur mais aussi d'éviter le surdimensionnement du réseau électrique qui implique des travaux coûteux à la charge du service public de distribution. Une étude de décembre 2010 de l'association AMORCE, qui regroupe notamment les représentants des collectivités locales, montre que l'installation d'un équipement supplémentaire de chauffage électrique génère un coût moyen de renforcement de 1 000 € HT. Ce montant peut être ponctuellement beaucoup plus important. "Ces coûts de renforcement pris en charge par les entreprises responsables des réseaux (RTE pour le transport ; ERDF et les entreprises locales de distribution pour la distribution), sont au final supportés par les consommateurs et, à ce titre, considérés comme un coût pour la collectivité dans son ensemble".

Cette approche permet également de réduire les émissions de CO₂ en rééquilibrant le mix énergétique de la France et en évitant de recourir à des moyens de production centralisés d'électricité fortement émetteurs de CO₂ ou à l'importation d'électricité carbonée en provenance des autres pays européens.

La filière de la boucle à eau chaude contribue à effacer en tout ou partie le phénomène des pointes électriques saisonnières qui fragilisent le réseau électrique français et sont fortement émettrices de GES.

► 13^{ème} Rallye de Monte Carlo des énergies nouvelles

L'édition 2012 du Rallye de Monte-Carlo des énergies nouvelles s'est déroulée du 22 au 25 mars.

La filière GPL a aligné au départ neuf véhicules d'une grande variété - dont un du constructeur Opel Corsa - et a pu composer trois équipes GPL. Etaient notamment concurrents cette année :

- le CFBP
- un adhérent du CFBP, Antargaz ;
- deux équipementiers internationaux : BRC et PRINS.

La nouveauté 2012 : un village officiel à Monaco sur le Port, à proximité immédiate du parc fermé. Un stand GPL a permis de répondre aux interrogations du public et des professionnels présents.

Le classement 2012 reste honorable même si les résultats sont en deçà de ceux de l'an passé, du fait du turn-over des équipages et des véhicules :

- Régularité : 20^{ème} sur 92 participants
- Driver Performance : 25^{ème} sur 92 participants
- Final combiné « Consommation et Régularité » : 26^{ème} sur 92 participants
- Consommation : 47^{ème} sur 92 participants

A noter que la participation de la filière aura néanmoins permis la présence et la visibilité du GPL qui cette année encore étaient remarquables.

s.gibier@cfbp.fr





4 DANS LA PRESSE

> La filière gaz se rassemble pour parler technique

JDC, Journal du chauffage et du sanitaire – avril 2012

ACTEUR

La filière gaz se rassemble pour parler technique

Le tout nouveau Centre national d'expertise des professionnels de l'énergie gaz (CNPG) se veut un interlocuteur unique sur les questions techniques.

La filière gaz aura bientôt son représentant unique pour parler réglementation technique. Voilà toute l'ambition du Centre national d'expertise des professionnels de l'énergie gaz (CNPG) qui a été officiellement lancé le 25 janvier dernier. « Pour faire face au renforcement des exigences énergétiques du bâtiment et suite à la disparition en 2008 d'un certain nombre de commissions spécifiques au gaz, il nous fallait retrouver un lieu de débat technique », a expliqué Philippe Schönberg (GDF Suez) vice-président du CNPG et cheville ouvrière du projet. Nombre des appareils

disponibles actuellement ne passeront pas les réglementations thermiques à venir. Il va donc nous falloir introduire des produits innovants. Face à cette diversité accrue, la réglementation technique (relative à la mise en œuvre des équipements) va devoir s'adapter. Elle qui imposait des moyens va devoir plutôt exiger des résultats. »

Dans cette optique, le CNPG s'est donné comme missions pour 2012 et 2013 de participer activement à la refonte des arrêtés du 2 août 1977 (règles techniques et de sécurité applicables aux installations de gaz combustible et d'hydrocar-

bures liquéfiés) et du 31 janvier 1986 (protection contre l'incendie des bâtiments d'habitation).

Des ministères heureux

Quant au pari de la représentativité de la filière, il paraît gagné au vu des acteurs déjà présents. Côté fabricants, installateurs et exploitants ont adhéré à Uniclimate, la Capeb, la FFB et la Synasav; côté ingénierie, expertise scientifique, contrôle et diagnostic, on compte les organismes CSTB, Ineris, Fidi, Calliance gestion, Qualigaz, Coprotec, Coprec et Dekra; enfin, côté fourniture, distribution et organismes gaziers, participent GDF Suez, l'AFG, Gaz de Strasbourg, GrDF, le Comité français du Butane et du Propane, Régaz et HabitA+. Les représentants des ministères de l'Environnement et de l'Intérieur ont exprimé leur satisfaction de voir se créer cette association. « On ne peut que se réjouir d'avoir au sein de nos commissions techniques un interlocuteur unique représentant une filière », a souligné Jean-Pierre Bardy de la direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages du MEDDTL. A. K.



Le bureau du CNPG (de gauche à droite): Jean-Baptiste Jarry (Comité français du Butane et du Propane); Philippe Schönberg (GDF-Suez, vice-président); Alain Mille (GrDF, président); Stéphane Rossato (Association française du gaz), secrétaire général.

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES (avril 2012)....Page 1

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

2- ACTUALITÉS TECHNIQUES & REGLEMENTAIRESPage 6

- ▶ Zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA)

3- EN BREF.....Page 7

- ▶ Le CFBP au Challenge EducEco

4- PRESSE..... Page 8

- ▶ Totalgaz : un véritable réseau local grâce à une citerne de gaz commune – Filière Pro magazine avril-mai 2012

1 STATISTIQUES (avril 2012)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	AVRIL-2012	AVRIL-2011
Température moyenne	10°2	14°4
Nombre de jours ouvrés	20	20
Degrés-jours du mois	203,5	83,5
Coefficient de rigueur	1,102	0,452
Degrés-jours cumulés	1 197,3	995,4

(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 Avril 2012

> Total Ventes « vrac » avril 2012 vs avril 2011 : + 6,8 %

> Total Ventes « conditionné » avril 2012 vs avril 2011 : - 6,8 %

> Total Ventes « GPL carburant stations » avril 2012 vs avril 2011 : - 1,9 %

Comité Français du
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

N° SIRET : 784 855 033 00063

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

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	avril-2012	avril-2011	Variation	avril-2012	avril-2011	Variation
BUTANE						
conditionné	21 808	23 992	- 9,1 %	96 626	101 611	- 4,9 %
vrac	5 818	5 682	+ 2,4 %	26 199	26 445	- 0,9 %
s/total Butane	27 626	29 674	- 6,9 %	122 825	128 056	- 4,1 %
PROPANE						
conditionné	10 622	11 048	- 3,9 %	44 954	45 455	- 1,1 %
Condi/carburant	5 613	5 790	- 3,1 %	22 974	23 378	- 1,7 %
s/total conditionné	16 235	16 838	- 3,6 %	67 928	68 833	- 1,3 %
Vrac carburant	2 641	2 864	- 7,8 %	11 216	11 641	- 3,7 %
Vrac 0/6 T	46 103	43 665	+ 5,6 %	336 946	364 597	- 7,6 %
Vrac 6/12 T	9 096	7 596	+ 19,7 %	57 902	58 268	- 0,6 %
Vrac 12/80 T	14 001	12 334	+ 13,5 %	96 025	93 008	+ 3,2 %
Vrac 0/80 T	69 200	63 595	+ 8,8 %	490 873	515 873	- 4,8 %
Vrac > 80 T	19 618	18 128	+ 8,2 %	101 695	104 609	- 2,8 %
Réseau canalisé	4 036	4 627	- 12,8 %	29 387	29 979	- 2,0 %
Sous-total vrac	95 495	89 214	+ 7,0 %	633 171	662 102	- 4,4 %
Sous-total propane	111 730	106 052	+ 5,4 %	701 099	730 935	- 4,1 %
GPLc / Stations	9 620	9 806	- 1,9 %	37 568	40 383	- 7,0 %
Total conditionné	38 043	40 830	- 6,8 %	164 554	170 444	- 3,5%
Total vrac	101 313	94 896	+ 6,8 %	659 370	688 547	- 4,2 %
TOTAL	148 976	145 532	+ 2,4 %	861 492	899 374	- 4,2 %
Dont carburant	17 874	18 460	- 3,2 %	71 758	75 402	- 4,8 %

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

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Avril-2012	Avril-2011	variation	Avril-2012	Avril-2011	variation
Alsace	45	34	+ 32%	45	66	- 32%
Aquitaine	91	19	+ 379%	91	118	- 23%
Auvergne	36	14	+ 157%	36	81	- 56%
Basse-Normandie	80	12	+ 567%	80	61	+ 31%
Bourgogne	38	10	+ 280%	38	34	+ 12%
Bretagne	87	18	+ 383%	87	92	- 5%
Centre	81	16	+ 406%	81	44	+ 84%
Champagne-Ardenne	24	6	+ 300%	24	17	+ 41%
Corse	10	60	- 83%	10	92	- 89%
Franche-Comté	39	13	+ 200%	39	49	- 20%
Haute-Normandie	56	19	+ 195%	56	50	+ 12%
Ile-de-France	33	1	+ 3200%	33	20	+ 65%
Languedoc-Roussillon	34	14	+ 143%	34	66	- 48%
Limousin	30	3	+ 900%	30	40	- 25%
Lorraine	28	14	+ 100%	28	43	- 35%
Midi-Pyrénées	78	28	+ 179%	78	105	- 26%
Nord-Pas-de-Calais	42	12	+ 250%	42	65	- 35%
Pays de la Loire	133	18	+ 639%	133	89	+ 49%
Picardie	40	7	+ 471%	40	35	+ 14%
Poitou-Charentes	66	11	+ 500%	66	46	+ 43%
Provence-Alpes Côte d'Azur	120	24	+ 400%	120	113	+ 6%
Rhône-Alpes	137	31	+ 342%	137	220	- 38%
TOTAL	1 328	384	+ 246%	1 328	1 546	- 14%

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

	Mois				Cumul			
Energies	Avril-2012	Avril-2011	Variation Avr-12/Avr-11	PdM	Avril-2012	Avril-2011	Variation cumul Avr-12/Avr-11	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%
GPL	114	5 638	- 98,0%	0,1%	10 533	28 165	- 62,6%	1,3%
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%
TOTAL	169 745	190 916	- 11,1%	100%	817 090	785 636	+ 4,0%	100%

► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne d'avril 2012 (*)

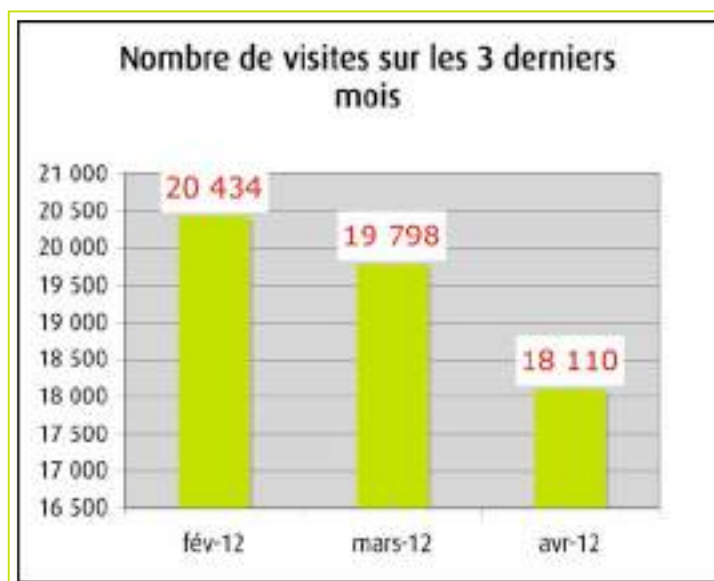
Le carburant le moins cher à la pompe : 0,91 euro TTC le litre



(*) Source : MEDDTL

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

► **CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr (avril 2012)**



Points d'entrée sur le site

Accueil	26,9 %
Carte stations GPL	10,5 %
Caractéristiques générales et physico-chimiques	10,4 %
Atouts du GPL carburant	8,0 %
Offre des constructeurs	6,2 %

► Zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA)

L'arrêté ministériel établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques qui concerne les Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air (ZAPA) (cf CFBP Info de juin et juillet 2011) est paru au JO le 8 mai 2012.

Comme préconisé par le CFBP lors des consultations en 2011, cet arrêté permet de différencier le caractère polluant des véhicules particuliers et reconnaît aux véhicules essence et gaz (GPL et GNV) leur moindre impact sur les polluants locaux, NOx et particules.

Il appartiendra aux collectivités locales ayant adopté le principe des ZAPA de choisir parmi les groupes de véhicules proposés (cf image) ceux qui seront visés par l'interdiction de circulation et d'apporter une reconnaissance supplémentaire aux véhicules GPL et GNV.

Rappelons que l'enjeu des ZAPA est à la fois environnemental et juridique.

Son objectif est d'abord d'améliorer la qualité de l'air dans les zones urbaines en réduisant les émissions de particules et d'oxydes d'azote des véhicules. L'enjeu humain est de taille puisque « *près de 40 000 personnes dans notre pays meurent chaque année prématurément à cause de dépassements de seuil* » des particules fines, a rappelé le Conseil National de l'Air (CNA) en juin 2011.

D'un point de vue juridique, les ZAPA doivent apporter des réponses concrètes à l'assignation de la France devant la cour de justice de l'Union Européenne pour son non-respect des normes européennes en matière de particules (PM₁₀). La France risque une amende de 40 millions d'euros et des astreintes journalières pouvant aller de 300 000 à 700 000 euros, comme spécifié par le CNA.

s.gibier@cfbp.fr

ANNEXE de l'arrêté du 3 mai 2012 concernant les Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air	
Classification	Voitures
*	tous véhicules pré Euro 2
**	Diesel Euro 2
***	diesel Euro 3
****	diesel Euro 4
*****	Ess. GPL GNV Euro 2 à Euro 4
*****	tous véhicules Euro 5 + électriques
Nota : Les niveaux de pollution des véhicules sont décroissants depuis le groupe à 1* jusqu'au groupe à 5*.	

Référence : Arrêté du 3 mai 2012 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques (JO du 8 mai 2012)

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000025822610&dateTexte=&categorieLien=id>

► Le CFBP au Challenge EducEco

Le CFBP a participé pour la 1ère fois au **Challenge EducEco** qui s'est tenu du 2 au 4 mai 2012 à Nogaro (Gers). Cette manifestation, destinée aux équipes d'établissements scolaires du secondaire et des écoles d'ingénieurs de plusieurs pays européens, encourage l'innovation et favorise le développement de technologies de pointe pour une meilleure efficacité énergétique : les véhicules doivent parcourir un maximum de distance avec un minimum de carburant.

Parrainé par le Ministère de l'Education nationale et organisé par l'Association pour le Développement d'Épreuves Éducatives sur l'Eco-mobilité (AD3E), ce Challenge recouvre deux aspects différents :

- comparer les véhicules construits en fonction de leur utilité comme véhicules « écocitadins », d'une part,
- comparer les véhicules construits en fonction de leur consommation d'énergie, le principe étant de parcourir 7 tours du circuit de Nogaro à la vitesse moyenne minimale de 30 km/h pour établir ensuite l'équivalence du parcours kilométrique maximal avec 1 litre de carburant, d'autre part.

En 2012, 55 % des 90 véhicules qui concourraient dans cette dernière catégorie étaient à motorisation thermique, les autres étant électriques.

Deux équipages utilisaient du GPL : celui du lycée Marcel Callo à Redon (35) avec du GPL en injection liquide et celui du collège Viala Lacoste à Salon de Provence (13) qui a choisi d'employer le GPLc en phase gazeuse. Lors des différents essais, le meilleur résultat du lycée Marcel Callo permettait d'atteindre 1 554 km/l à la vitesse moyenne de 32,7 km/h quand le collège Viala Coste atteignait 1 010 km/l à la vitesse moyenne de 32,8 km/h.

La filière GPL était présente pour encourager la dynamique autour du GPL, valoriser le GPL carburant auprès des écoles d'ingénieurs et améliorer la notoriété du carburant. Sur la trentaine de prototypes qui roulaient à l'essence et qui étaient ciblés pour la sensibilisation au GPL, 7 équipes ont fait part de leur intérêt pour évoluer vers un projet GPL. Auquel cas, le CFBP leur propose une assistance technique afin de mener à bien ce changement pour l'édition 2013.

s.gibier@cfbp.fr
f.baudet@cfbp.fr

Pour tout savoir sur Educ Eco : <http://www.educeco.net>



4 DANS LA PRESSE

> Totalgaz : un véritable réseau local grâce à une citerne de gaz commune

Filière Pro Magazine – avril-mai 2012

Totalgaz : un véritable réseau local grâce à une citerne de gaz commune

Dans le cadre d'une construction de lotissement ou bien lors de rénovation de plusieurs logements, faute de réseau de distribution de gaz naturel, il est possible de créer un réseau local de distribution de gaz propane. Une opération totalement transparente pour l'utilisateur. Explications de Romain Marziano, responsable des opérations commerciales pour le marché domestique chez Totalgaz.

Filière Pro - Dans quels cas est-il intéressant d'installer une distribution de gaz en réseau ?

Romain Marziano - Dès que l'on souhaite desservir au moins 2 logements, l'installation d'un réseau local avec comptage individuel est envisageable. Il s'agit d'installations réalisées par nos soins et livrées clés en main, de l'étude technique préalable jusqu'à la mise en gaz chez les utilisateurs, réalisée par nos réseaux de partenaires plombiers/chauffagistes.

Sur quel terrain placez-vous la citerne, dès lors qu'elle est partagée par plusieurs clients ?

Romain Marziano - Ce réseau partagé est effectivement raccordé à une citerne commune, aérienne ou enterrée selon les contraintes techniques (nature du sol...), qui est disposée sur un terrain commun à l'ensemble des bénéficiaires. C'est là une condition indispensable. Voilà pourquoi ce choix doit faire partie d'un aménagement prévu bien en amont du projet de rénovation lourde de plusieurs logements ou de construction d'un lotissement.

Comment s'effectue le comptage des consommations et le réapprovisionnement de la citerne ?

Romain Marziano - L'offre Base-Pack permet d'alimenter jusqu'à 10 logements raccordés à un réservoir, où les compteurs individuels sont installés à moins de 5 m du stockage de gaz. Le système de comptage individuel permet un calcul précis et personnalisé de la consommation de gaz. Cette solution dédiée à l'habitat (résidences) ou aux locaux professionnels groupés (groupes scolaires, hôtels, restaurant...) répond aux besoins de chauffage, eau chaude sanitaire et cuisson. Aussi, l'offre Réseau-Canal introduit pour sa part une implantation des soffits/compteurs en limite de propriété. Une solution dédiée aux habitats mixtes ou locaux professionnels diffus tels que lotissements, zones d'activité et ensembles d'immeubles, pour une distribution collective du gaz également par compteurs individuels. Plusieurs

dizaines de compteurs peuvent être reliés au réseau, pour un abonnement individuel jusqu'à une puissance de 132 kW ! Le choix de l'emplacement du compteur se fait en concertation avec le client et selon la réglementation en vigueur. Une fois l'emplacement déterminé, Totalgaz procède à la pose du compteur. Reste à finaliser le raccordement de l'installation privative au compteur réalisé par un plombier/chauffagiste. La relève de l'index s'effectue au moins une fois par an. Pour simplifier cette opération, nous testons actuellement des solutions de télérelève.

Dans tous les cas, l'approvisionnement du réservoir est entièrement géré par Totalgaz. Aucune démarche n'est à effectuer de la part des abonnés. Selon le nombre de compteurs installés, les réservoirs sont équipés de système de jauge à distance en liaison GSM. Enfin, nous assurons la maintenance préventive et curative de la citerne.

En rénovation, quels sont vos clients développeurs ?

Romain Marziano - Pour les projets de rénovation où un réseau gaz propane concourant est déjà en place, nous sommes capables (après étude technique : dimensionnement, canalisations...), depuis un peu plus d'un an, de répondre à ce type de demande grâce à un matériel de comptage haute pression qui assure une pression de service après compteur entre 0,7 à 1,3 bars.



L'installation sur un terrain commun d'une citerne de gaz propane permet d'alimenter plusieurs clients disposant chacun d'un comptage individuel. La solution demeure totalement transparente pour l'utilisateur.



Romain Marziano, responsable des opérations commerciales pour le marché domestique chez Totalgaz.

L'efficacité énergétique des constructions neuves est telle que chaque client consomme aujourd'hui assez peu d'énergie pour se chauffer, voire pour produire son eau chaude sanitaire. Dans quelle mesure la pose d'une citerne est-elle toujours économiquement viable pour Totalgaz ?

Romain Marziano - C'est un fait, les projets de construction répondant à la RT2012, notamment les maisons avec le label BBC, représentent un tonnage moins élevé ; mais un acteur comme Totalgaz se doit d'être présent sur ce créneau pour gagner de nouvelles parts de marché, valoriser ses services (augmentation des volumes et des certificats de conformité gaz) et reprendre la parole auprès de nos prescripteurs (constructeurs de maisons individuelles, architectes, bureaux d'études...). Dans le cadre de création de réseau gaz, nous tâchons de trouver un terrain d'entente avec les constructeurs de maisons individuelles pour mutualiser les opérations de terrassement, notamment la mise en place du réservoir et des canalisations. ■

Propos recueillis par Michel Laurent

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES (mai 2012)....Page 1

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

2- ACTUALITÉS TECHNIQUES & REGLEMENTAIRESPage 6

- ▶ Nouvelle organisation ministérielle

3- EN BREF.....Page 7

- ▶ Réunion annuelle des SPA
- ▶ Congrès 2012 de l'AEGPL
- ▶ Rapport d'activité du CFBP

4- PRESSE..... Page 8

- ▶ Les gaz émis par les moteurs diesel reconnus comme cancérogènes – Le Monde du 14 juin 2012
- ▶ Carburants : vers la fin de l'hégémonie du gazole ? – L'automobile & l'entreprise juin 2012

1 STATISTIQUES (mai 2012)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	MAI-2012	MAI-2011
Température moyenne	15°5	16°4
Nombre de jours ouvrés	19	22
Degrés-jours du mois	73,3	45,4
Coefficient de rigueur	0,846	0,525
Degrés-jours cumulés	1 270,5	1040,8

(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 Mai 2012

> Total Ventes « vrac » mai 2012 vs mai 2011 : + 18,5 %

> Total Ventes « conditionné » mai 2012 vs mai 2011 : + 1,9 %

> Total Ventes « GPL carburant stations » mai 2012 vs mai 2011 : - 13 %

Comité Français du
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

N° SIRET : 784 855 033 00063

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

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	mai-2012	mai-2011	Variation	mai-2012	mai-2011	Variation
BUTANE						
conditionné	22 736	21 590	+ 5,3 %	119 362	123 201	- 3,1 %
vrac	4 889	5 389	- 9,3 %	31 088	31 834	- 2,3 %
s/total Butane	27 625	26 979	+ 2,4 %	150 450	155 035	- 3,0 %
PROPANE						
conditionné	10 942	10 501	+ 4,2 %	55 896	55 956	- 0,1 %
Condi/carburant	5 248	6 106	- 14,1 %	28 222	29 484	- 4,3 %
s/total conditionné	16 190	16 607	- 2,5 %	84 118	85 440	- 1,5 %
Vrac carburant	2 605	3 004	- 13,3 %	13 821	14 645	- 5,6 %
Vrac 0/6 T	37 349	25 927	+ 44,1 %	374 295	390 524	- 4,2 %
Vrac 6/12 T	7 391	6 046	+ 22,2 %	65 293	64 314	+ 1,5 %
Vrac 12/80 T	11 422	9 420	+ 21,3 %	107 447	102 428	+ 4,9 %
Vrac 0/80 T	56 162	41 393	+ 35,7 %	547 035	557 266	- 1,8 %
Vrac > 80 T	16 294	17 874	- 8,8 %	117 989	122 483	- 3,7 %
Réseau canalisé	3 170	2 494	+ 27,1 %	32 557	32 473	+ 0,3 %
Sous-total vrac	78 231	64 765	+ 20,8 %	711 402	726 867	- 2,1 %
Sous-total propane	94 421	81 372	+ 16,0 %	795 520	812 307	- 2,1 %
GPLc / Stations	9 912	11 388	- 13,0 %	47 480	51 771	- 8,3 %
Total conditionné	38 926	38 197	+ 1,9 %	203 480	208 641	- 2,5%
Total vrac	83 120	70 154	+ 18,5 %	742 490	758 701	- 2,1 %
TOTAL	131 958	119 739	+ 10,2 %	993 450	1 019 113	- 2,5 %
Dont carburant	17 765	20 498	- 13,3 %	89 523	95 900	- 6,6 %

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

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Mai-2012	Mai-2011	variation	Mai-2012	Mai-2011	variation
Alsace	7	2	+ 250%	52	68	- 24%
Aquitaine	24	20	+ 20%	115	138	- 17%
Auvergne	14	9	+ 56%	50	90	- 44%
Basse-Normandie	13	8	+ 63%	93	69	+ 35%
Bourgogne	10	9	+ 11%	48	43	+ 12%
Bretagne	25	19	+ 32%	112	111	+ 1%
Centre	20	41	- 51%	101	85	+ 19%
Champagne-Ardenne	3	4	- 25%	27	21	+ 29%
Corse	0	2	- 100%	10	94	- 89%
Franche-Comté	8	31	- 74%	47	80	- 41%
Haute-Normandie	12	15	- 20%	68	65	+ 5%
Ile-de-France	11	3	+ 267%	44	23	+ 91%
Languedoc-Roussillon	7	19	- 63%	41	85	- 52%
Limousin	8	16	- 50%	38	56	- 32%
Lorraine	5	9	- 44%	33	52	- 37%
Midi-Pyrénées	14	29	- 52%	92	134	- 31%
Nord-Pas-de-Calais	6	11	- 45%	48	76	- 37%
Pays de la Loire	31	28	+ 11%	164	117	+ 40%
Picardie	8	6	+ 33%	48	41	+ 17%
Poitou-Charentes	23	8	+ 188%	89	54	+ 65%
Provence-Alpes Côte d'Azur	14	26	- 46%	134	139	- 4%
Rhône-Alpes	30	42	- 29%	167	262	- 36%
TOTAL	293	357	- 18%	1 621	1 903	- 15%

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

Energies	Mois				Cumul			
	Mai-2012	Mai-2011	Variation Mai-12/Mai-11	PdM	Mai-2012	Mai-2011	Variation cumul Mai-12/Mai-11	PdM
Gazole	122 765	148 554	- 17,4%	74,9%	619 546	722 030	- 14,2%	74,1%
Essence	39 863	47 313	- 15,7%	24,3%	206 541	274 015	- 24,6%	24,7%
GPL	171	210	- 18,6%	0,1%	992	10 743	- 90,8%	0,1%
Hybride	26	961	- 97,3%	0,0%	3 886	5 304	- 26,7%	0,5%
Superéthanol	542	465	+ 16,6%	0,3%	3 008	1 766	+ 70,3%	0,4%
GNV	36	10	+ 260,0%	0,0%	52	74	- 29,7%	0,0%
Electrique	564	143	+ 294,4	0,3%	2 159	814	+ 165,2%	0,3%
TOTAL	163 967	197 656	- 17,0%	100%	836 184	1 014 746	- 17,6%	100%

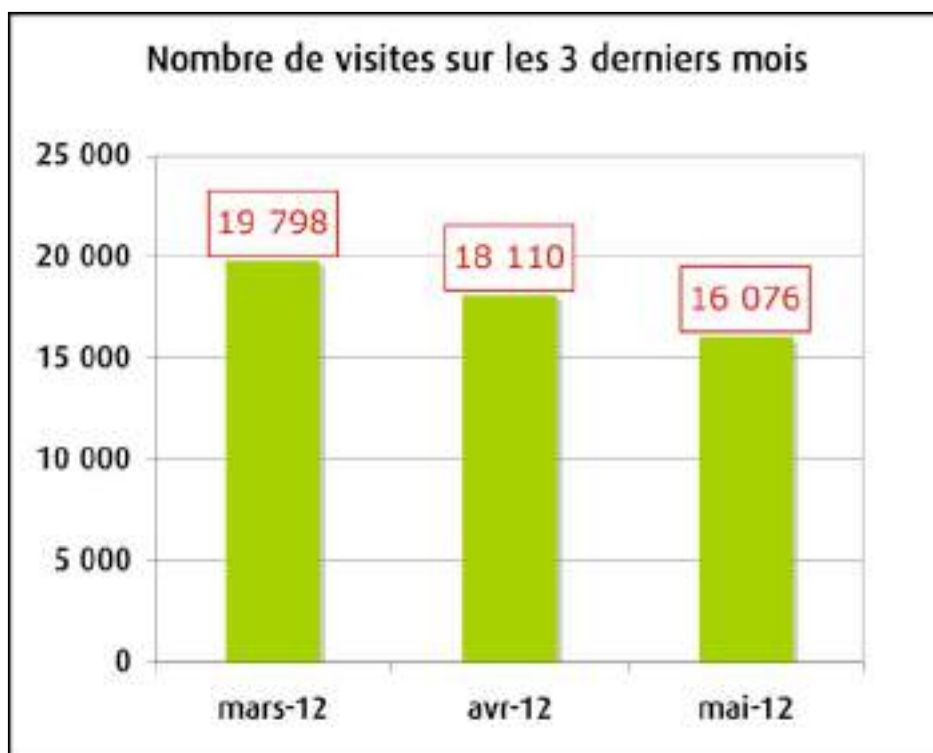
► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne de mai 2012 (*)

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,90 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 2012)



Points d'entrée sur le site

1-Accueil	29,9 %
2-Caractéristiques générales et physico-chimiques	11,3 %
3- Carte stations GPL	9,7 %
4- Atouts du GPL carburant	7,5 %
5- Réseau des stations	5,4%



2 ACTUALITES TECHNIQUES & REGLEMENTAIRES

► Nouvelle organisation ministérielle

Le décret n°2012-772 relatif aux attributions du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et n°2012-773 relatif aux attributions du ministre du redressement productif, datés du 24 mai 2012 sont parus au JO du 25 mai 2012.

Delphine Batho, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie est notamment compétente pour les questions de développement durable, d'environnement, dont les installations classées et la prévention des risques majeurs d'origine technologique ou naturelle, de politique de l'énergie, dont la sécurité de l'approvisionnement et la lutte contre le réchauffement climatique, de la politique des transports et de leurs infrastructures, de l'équipement.

Arnaud Montebourg, ministre du redressement productif, est notamment compétent pour les orientations stratégiques industrielles et le suivi des secteurs industriels et des services, pour les questions relevant de la politique des matières premières et des mines conjointement avec la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie en ce qui concerne les matières énergétiques ; il a autorité conjointe sur le Conseil général de l'économie, de l'industrie, de l'énergie et des technologies.

En savoir plus : organigrammes et cabinets ministériels :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/>

<http://www.redressement-productif.gouv.fr/>

Référence des textes parus au JO du 25 mai 2012 :

- Décret n° 2012-772 du 24 mai 2012 relatif aux attributions du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000025915806&dateTexte=&categorieLien=id>

- Décret n° 2012-773 du 24 mai 2012 relatif aux attributions du ministre du redressement productif

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000025915847&dateTexte=&categorieLien=id>

► Réunion annuelle des SPA

La réunion annuelle du CFBP et des SPA (Services professionnels d'assistance) a eu lieu le 12 juin à Pau dans les murs de la Société Perguilhem.

Elle a réuni tous les SPA et les membres du GT Sécurité du CFBP.

Elle a permis, durant la matinée, de faire un point sur l'activité de l'année écoulée en matière de nombre d'interventions, de type d'interventions et de délais. A cette occasion, le plan d'action mis en place l'an dernier a été passé en revue.

L'après-midi, la parole a été donnée aux SPA qui nous ont exposé leurs retours d'expérience, des bonnes pratiques à partager et leur vision de leur activité.

Pour l'année à venir, outre certains points du plan d'action encore en cours de traitement et qui restent à finaliser, deux points d'action majeurs ont été retenus :

- la mise en place d'une procédure de partage anonyme via le CFBP des retours d'expérience et bonnes pratiques de chacune des sociétés membre du SPA ;
- l'harmonisation des limites d'intervention des SPA.

h.françois@cfbp.fr

Le SPA – Service professionnel d'assistance – est un service d'astreinte disponible sur l'ensemble du territoire en dehors des heures ouvrables des sociétés distributrices. Le CFBP organise le SPA en confiant à des prestataires, à travers une convention signée avec chacun d'eux, la mission de mettre en sécurité des installations GPL éventuellement défectueuses. Chaque prestataire couvre un secteur géographique défini et doit intervenir à toute demande d'assistance adressée par : les sociétés distributrices ou leurs représentants, des prestataires des sociétés distributrices ou du CFBP, des représentants des pouvoirs publics ou des Services d'incendie et de secours (SDIS) y compris dans le cadre d'un avenant à la CAT, de particuliers.

En savoir plus sur le SPA : <http://www.cfbp.fr/intervention-urgence-n361>

► Congrès 2012 de l'AEGPL

Le CFBP a participé au Congrès de l'AEGPL qui s'est tenu à Bruxelles du 5 au 7 juin.

Le 6 juin, la session 2 « Developing and Strengthening Autogas Markets : Best practices and case Studies » a donné lieu à des tables rondes présidées par Joël Pedessac, Directeur du CFBP qui a, par ailleurs présenté le Club des Véhicules Ecologiques en tant qu'exemple de communication institutionnelle regroupant l'ensemble des énergies alternatives et leurs filières associées.

<http://www.aegpl.eu/>

► Rapport d'activité du CFBP



Le Rapport d'activité 2011 est disponible en pdf sur le site du CFBP

<http://www.cfbp.fr/documentations>

<http://www.cfbp.fr/cfbp-filiere-gpl/le-cfbp-missions-et-organisation-n248>



4 DANS LA PRESSE

> **Les gaz émis par les moteurs diesel reconnus comme cancérogènes**

Le Monde – 14 juin 2012

> **Carburants : vers la fin de l'hégémonie du gazole ?**

L'Automobile & l'Entreprise – juin 2012

Les gaz émis par les moteurs diesel reconnus comme cancérogènes

L'OMS juge que les émissions sont impliquées dans les tumeurs du poumon et de la vessie

C'est une bombe à retardement pour l'industrie automobile que vient d'annoncer le Centre international de recherches sur le cancer (CIRC) à l'occasion d'une réunion de spécialistes de plus de 100 pays, l'agence pour le cancer de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), basée à Paris, a été au rendez-vous, le jour de l'échec des moteurs diesel comme étant sans risque de cancer, avec une mise en garde pour l'homme (groupe 2B). En 1985, le CIRC avait classé ces moteurs polluants pour les substances « probablement cancérigènes pour l'homme » (groupe 2B).

« Les preuves scientifiques sont convaincantes, et la conclusion du groupe de travail a été unanime : les gaz d'échappement des moteurs diesel sont une des causes de cancer du poumon », a déclaré Christophe Fortin, directeur du CIRC, en précisant qu'ils étaient également associés à un risque accru de cancer de la vessie. « Il est donc l'impact des particules nitro-

fluorées (groupes 1B et 2B).

Les moteurs polluants pour l'homme, que le moteur à essence ou le moteur diesel, qui au kilomètre, le moteur diesel émet un nuage de particules fines, en passant profondément dans les voies respiratoires, ces dernières peuvent favoriser le développement d'un cancer. Le diesel émet par ailleurs un gaz, le dioxyde d'azote (NO₂), impliqué dans des maladies respiratoires et cardiovasculaires. En d'autres termes, le moteur diesel, ce qui peut également porter à l'appui l'impact des particules nitro-

fluorées, si le diesel est le CIRC, c'est en fait un autre aspect du problème, car le diesel est un mauvais choix sanitaire. C'est ce que le docteur Pierre Hainaut, secrétaire général de l'Association Santé Environnement France, lors de la 1500^e réunion. Ce nouveau classement, en revanche, devrait servir la réglementation dans l'industrie automobile.

« Les émissions diesel de la technologie qui ont été classées comme étant à très faible risque en matière de cancer sont celles de la technologie la plus performante, sont proches de l'absence de cancer, et les émissions diesel, en particulier, d'engins anciens », a souligné dans un communiqué, Gilles Schaffner, directeur général de l'Association Française Diesel Technology Forum, en précisant que des milliards de dollars avaient été investis dans la recherche et la stratégie de réduction des émissions.

L'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) déclare surprise par l'annonce, ajoutant que les données de l'enquête du CIRC devraient être étudiées dans le contexte actuel.

Plus chers à acheter, les moteurs diesel sont plus performants que les moteurs à essence, et les moteurs diesel sont particulièrement populaires en Europe de l'Ouest, ou des avantages fiscaux ont encouragé les progrès technologiques et la demande.

En France, les moteurs diesel équivalent aujourd'hui près de 60 % du parc automobile, contre à peine plus du quart en 1995. Pour se conformer à des normes européennes antipollution de plus en plus exigeantes, ils ont été dotés de systèmes de filtration des gaz d'échappement plus efficaces. Ils sont toutefois plus coûteux pour le CIRC, qui souligne que la façon dont ces changements se sont traduits au plan sanitaire n'est pas encore évidente. ■

CATHERINE KINZIG

Le diesel émet également un gaz, le dioxyde d'azote, impliqué dans des maladies respiratoires et cardio-vasculaires

En plus de l'impact de l'exposition à un mélange de produits chimiques, il est donc essentiel de savoir le « vrai » diesel, a-t-il précisé. Les experts ont appelé les populations à ne pas attendre que possible leur exposition à ces gaz d'échappement.

Pour arriver à cette conclusion, le CIRC a procédé, comme c'est l'usage, à une monographie, non pas une nouvelle étude, mais une analyse critique et complète, ainsi qu'une évaluation des données scientifiques publiées de cancérogénicité des émissions diesel. « A ces données publiées, comprenant à des données sur le cancer chez l'homme, des données biologiques expérimentales et des données sur les mécanismes de la cancérogénèse ».

Cette évaluation donne lieu à une classification des facteurs environnementaux en cinq groupes de dangerosité. Depuis 1971, plus de 500 agents chimiques, plus de 100 substances biologiques ont été classés, parmi lesquels plus de cent comme « cancérogènes » (groupe 1) et plus de 500 comme « probablement cancérogènes » ou « peut-être cancérogènes » (groupe 2B).

Une aide fiscale introduite par l'État en 2004 et supprimée en septembre 2011, permet de nature pour les conducteurs français de bénéficier à 180 € de la prime d'achat.



Alors que Bercy réitère sa volonté d'aligner la fiscalité du gazole sur celle de l'essence, qu'une directive européenne vise à augmenter les taxes sur le premier, quels sont les avantages des carburants "alternatifs"? Bien que totalement éclipsés jusqu'à présent, ils existent.

Carburants : vers la fin de l'hé

Désormais à près de 60 %, notre port automobile génère bien des embarras. Embarras pulmonaires tout d'abord, avec des émissions de particules fines de dioxyde de soufre et de sulfure d'hydrogène. La France, mise en demeure et menacée d'amendes par la CEE pour dépassement des valeurs limites de particules fines dans les grandes villes, a décidé la création de zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA) dès 2013. Embarras financiers ensuite puisque nous devons importer du gazole, ce qui selon une étude des Douanes publiée en janvier dernier, génère un déficit croissant des échanges de produits pétroliers raffinés. Si l'on ajoute à cela l'apparition en 2014 de la norme Euro 6, qui sera particulièrement sévère pour les moteurs Diesel, un seul temps se prépare.

GEL L'ÉVALUATION

Le GPL est un mélange de butane et de propane dans des proportions variables en fonction de la saison. La norme EN 589 garantit un

indice d'octane minimal supérieur à celui de l'essence. Ses rejets de 1,66 kg de CO₂/l contre 2,37 pour l'essence et 2,53 pour le gazole. L'absence de particule, de benzène et de soufre le classent parmi les carburants "propres" à taxation réduite. À 0,89 € le litre en mars, il permet aussi la récupération de la TVA dans sa totalité pour les VP et VU, une remise de 50 % ou de 100 % sur le prix du certificat d'immatriculation dans de nombreuses régions et l'exemption des restrictions de circulation en cas de pollution. L'aide à l'achat, l'amortissement exceptionnel ainsi que les exonérations de TVS en faveur des véhicules propres ont été supprimées, mais si la taxe CO₂ est inférieure la TVS s'en trouve réduite. L'offre en première monte est limitée actuellement à Dacia (Logan et Sandero), Fiat (Panda, Punto, Idea et Bravo), Lada (Niva), Mercedes (Sprinter), Opel (Corsa et Meriva) et Renault (Clio) mais le post-équipement en bivalence est possible sur presque tous les véhicules à essence (voir encadré). Le nombre de véhicules GPL en circulation en 2010 était estimé à 180 000 pour des capacités d'appro-

visionnement dix fois supérieures. Le réseau de distribution compte près de 1 750 stations-service en France et plus de 27 000 en Europe. Il existe quatre différents systèmes de remplissage selon les pays mais des adaptateurs sont disponibles et efficaces.

GNV POUR LES FLOTTES CAPTIVES

Le gaz naturel véhiculé est le même que le "gaz de ville". Il contient entre 85 et 100 % de méthane et lorsque sa combustion est complète, il n'émet que de l'eau et du CO₂. Comprimé à 200 bars, il est utilisé dans des moteurs dédiés ou en bivalence essence/GNV, garantissant une réduction de 25 % des émissions de CO₂ par rapport à l'essence, de 8 % par rapport au gazole et surtout une baisse

Aujourd'hui, la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (ex-TIPP) est de 87 % sur le gazole et de 74 % sur le sans-plomb 95.

CFBP
155837230667089VOT000

Éléments de recherche : GPL ou Gaz de Pétrole Liquéfié : les logos significatifs



Compte tenu du nombre pour le moins réduit de stations le diffusant, le gaz naturel véhiculé est actuellement réservé aux flottes captives.



Lors des Salons de l'Automobile, le distributeur attire les clients alternatifs vers les distributeurs. Les entreprises, comme Citroën qui propose des pompes distributrices de GNV.

gémonie du gazole ?

de 95 % des particules et de 85 % des NOx par rapport à ce dernier. Le GNV a connu bien des échecs, dont le développement de 300 stations publiques, aujourd'hui réduit à une cinquantaine. Il est donc utilisé essentiellement par des flottes captives, et seuls deux constructeurs proposent des véhicules adaptés : Fiat (Panda, Grande Punto et Doblo) et Mercedes (B180 et Sprinter 316). Avec un tarif de 0,65 €/le mètre cube, sa fiscalité est alignée sur celle du GPL.

EB5 : UN SCANDALE NATIONAL

Le carburant EB5 contient au moins 16 % d'essence et entre 65 % de bioéthanol en hiver et 85 % en été. Il ne peut en théorie être utilisé que dans des véhicules spécialement adaptés (alimentation, injection, allumage, démarrage à froid) répondant en France à la classification "véhicules à carburant modulable" (VCM, mention "FE" sur le certificat d'immatriculation). En pratique, certains véhicules à

essence fonctionnent à l'EB5 sans adaptation (et aussi sans garantie). Des spécialistes proposent des kits agissant sur les réglages du moteur en dehors de toute homologation, donc sans avantages fiscaux et garantie.

En dépit des promesses faites en 2007 d'arriver rapidement à 500 stations puis à 1 200 dans l'Hexagone fin 2008, leur nombre stagne à un peu moins de 300, dont 204 appartenant à la GMS (grossistes et moyennes surfaces). En conséquence, l'offre est limitée aux Dacia Logan et Duster, Ford Focus, Mondeo, Galaxy et S-Max, Jeep Grand Cherokee, Opel Insignia, Renault Mégane, Scénic, Laguna et Xango, Saab 9-3 et 9-5 et Volvo C30, S40, V60 et V70. Outre un prix moyen au litre de 0,935 € en avril, les véhicules homologués en tant que VCM bénéficient de quelques avantages fiscaux comme la récupération partielle (VP) ou totale (VU), des émissions de CO₂ retenues minorées d'environ 40 %, ce qui a un impact direct sur la TVA, dont l'exonération a été supprimée au 1^{er} janvier 2012.

Dominique Boudoux

BOREL : LE JOKER DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

La plupart des véhicules à essence peuvent recevoir la carburant GPL ou GNV. Les équipements doivent être homologués et l'opération réalisée par une entreprise compétente. La norme NF M88-600 AFNOR "Carburant GPL" niveau 2 garantit les agilités des personnels habilités à équiper un véhicule au GPL. Ce dernier doit ensuite être présenté à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement pour une réception à titre isolé. Le certificat d'immatriculation sera modifié : dans la case "énergie" les lettres ES (essence) seront remplacées par EGS (essence/gaz) ou GP (mono-carburant). Le diagnostic et l'entretien de systèmes GPL doivent être réalisés par un personnel répondant au niveau 1 de la certification AFNOR. L'un des plus grands fournisseurs en France, Borel GPL Systems, équipe et homologue pour la certification GPL ou GNV des VP et VU neufs ou d'occasion. Son catalogue VTC comporte une bonne partie des gammes Dacia, Peugeot et Renault, ainsi que quelques Volkswagen et véhicules américains.

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES (juin 2012)....Page 1

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

2- ACTUALITÉS TECHNIQUES & REGLEMENTAIRESPage 6

- Requalification des réservoirs GPL
petit vrac

3- EN BREF.....Page 9

- Colloque Amaris – La Rochelle – 5
juillet
- Propositions du CFBP pour le GPL

4- PRESSE..... Page 11

- Plan anti-pollution de l'air des
villes : le gouvernement veut changer
les règles – Les Echos du 13 juillet 2012

1 STATISTIQUES (juin 2012)

► DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	JUIN-2012	JUIN-2011
Température moyenne	18°2	18°1
Nombre de jours ouvrés	21	20
Degrés-jours du mois	-	-
Coefficient de rigueur	0,925	0,960
Degrés-jours cumulés	1 874,7	1944,0

(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.
- 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.

► Chiffres-clés GPL Juin 2012

> Total Ventes « vrac » juin 2012 vs juin 2011 : + 15,3 %

> Total Ventes « conditionné » juin 2012 vs juin 2011 : + 0,3 %

> Total Ventes « GPL carburant stations » juin 2012 vs juin 2011 : - 14,9 %

Comité Français du
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

N° SIRET : 784 855 033 00063

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

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	juin-2012	juin-2011	Variation	juin-2012	juin-2011	Variation
BUTANE						
conditionné	22 124	21 835	+ 1,3 %	141 486	145 036	- 2,4 %
vrac	5 295	5 046	+ 4,9 %	36 383	36 880	- 1,3 %
s/total Butane	27 419	26 881	+ 2,0 %	177 869	181 916	- 2,2 %
PROPANE						
conditionné	10 708	10 819	- 1,0 %	66 604	66 775	- 0,3 %
Condi/carburant	5 526	5 594	- 1,2 %	33 748	35 078	- 3,8 %
s/total conditionné	16 234	16 413	- 1,1 %	100 352	101 853	- 1,5 %
Vrac carburant	2 803	2 883	- 2,8 %	16 624	17 528	- 5,2 %
Vrac 0/6 T	27 026	18 942	+ 42,7 %	401 321	409 466	- 2,0 %
Vrac 6/12 T	5 628	5 427	+ 3,7 %	70 921	69 741	+ 1,7 %
Vrac 12/80 T	8 443	8 172	+ 3,3 %	115 890	110 600	+ 4,8 %
Vrac 0/80 T	41 097	32 541	+ 26,3 %	588 132	589 807	- 0,3 %
Vrac > 80 T	14 903	15 279	- 2,5 %	132 892	137 762	- 3,5 %
Réseau canalisé	1 829	1 441	+ 26,9 %	34 386	33 914	+ 1,4 %
Sous-total vrac	60 632	52 144	+ 16,3 %	772 034	779 011	- 0,9 %
Sous-total propane	76 866	68 557	+ 12,1 %	872 386	880 864	- 1,0 %
GPLc / Stations	9 287	10 909	- 14,9 %	56 767	62 680	- 9,4 %
Total conditionné	38 358	38 248	+ 0,3 %	241 838	246 889	- 2,0 %
Total vrac	65 927	57 190	+ 15,3 %	808 417	815 891	- 0,9 %
TOTAL	113 572	106 347	+ 6,8 %	1 107 022	1 125 460	- 1,6 %
Dont carburant	17 616	19 386	- 9,1 %	107 139	115 286	- 7,1 %

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

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Juin-2012	Juin - 2011	variation	Juin - 2012	Juin - 2011	variation
Alsace	9	28	- 68%	61	96	- 36%
Aquitaine	19	33	- 42%	134	171	- 22%
Auvergne	7	11	- 36%	57	101	- 44%
Basse-Normandie	19	14	+ 36%	112	83	+ 35%
Bourgogne	18	8	+ 125%	66	51	+ 29%
Bretagne	34	22	+ 55%	146	133	+ 10%
Centre	34	25	+ 36%	135	110	+ 23%
Champagne-Ardenne	2	7	- 71%	29	28	+ 4%
Corse	0	3	- 100%	10	97	- 90%
Franche-Comté	19	18	+ 6%	66	98	- 33%
Haute-Normandie	32	14	+ 129%	100	79	+ 27%
Ile-de-France	13	4	+ 225%	57	27	+ 111%
Languedoc-Roussillon	9	8	+ 13%	50	93	- 46%
Limousin	15	6	+ 150%	53	62	- 15%
Lorraine	1	11	- 91%	34	63	- 46%
Midi-Pyrénées	18	28	- 36%	110	162	- 32%
Nord-Pas-de-Calais	8	13	- 38%	56	89	- 37%
Pays de la Loire	39	25	+ 56%	203	142	+ 43%
Picardie	24	16	+ 50%	72	57	+ 26%
Poitou-Charentes	24	8	+ 200%	113	62	+ 82%
Provence-Alpes Côte d'Azur	47	26	+ 81%	181	165	+ 10%
Rhône-Alpes	86	48	+ 79%	253	310	- 18%
TOTAL	477	376	+ 27%	2 098	2 279	- 8%

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

	Mois				Cumul			
Energies	Juin-2012	Juin-2011	Variation Juin -12/ Juin -11	PdM	Juin-2012	Juin-2011	Variation cumul Juin-12/ Juin-11	PdM
Gazole	156 981	157 518	- 0,3%	76,07%	776 527	879 548	- 11,7%	74,5%
Essence	48 140	50 792	- 5,2%	23,33%	254 681	324 807	- 21,6%	24,4%
GPL	269	118	+ 128,0%	0,13%	1 261	10 861	- 88,4%	0,1%
Hybride	20	707	- 97,2%	0,01%	3 906	6 011	- 35,0%	0,4%
Superéthanol	820	838	- 2,1%	0,40%	3 828	2 604	+ 47,0%	0,4%
GNV	9	10	- 10,0%	0,00%	61	84	- 27,4%	0,0%
Electrique	112	141	- 20,6	0,05%	2 271	855	+ 137,8%	0,2%
TOTAL	206 351	197 656	- 1,8%	100%	1 042 535	1 224 870	- 14,9%	100%

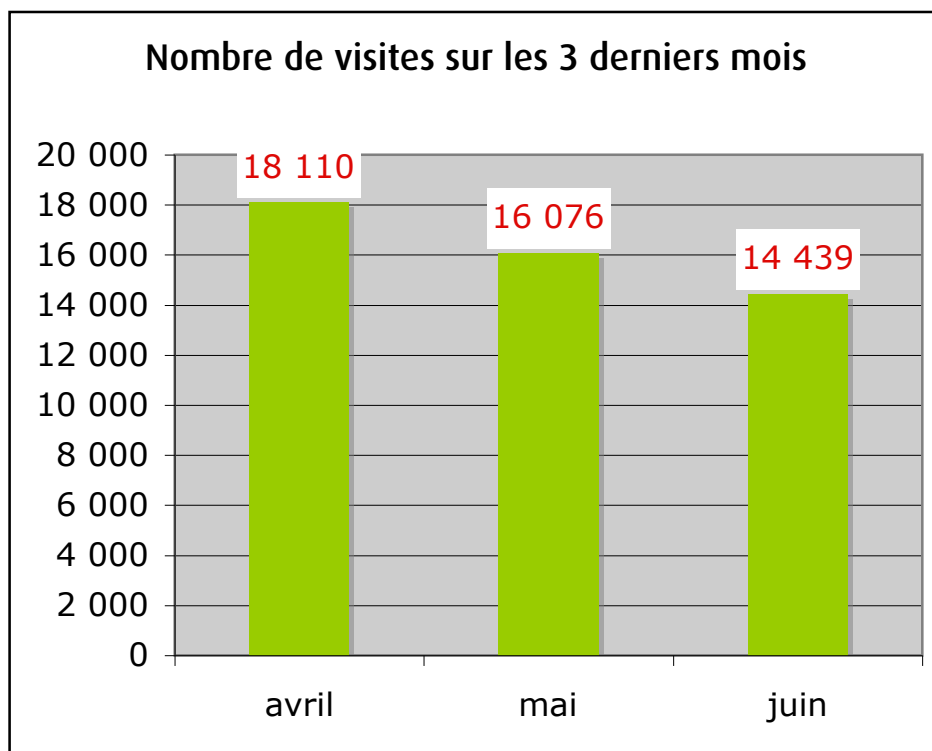
► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne de juin 2012 (*)

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,90 euro TTC le litre



(*) Source : MEDDTL

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



Points d'entrée sur le site

1-Accueil	27,3 %
2-Caractéristiques générales et physico-chimiques	11,5 %
3- Carte stations GPL	9,8 %
4- Atouts du GPL carburant	7,4 %
5- Réseau des stations	5,8 %

► Requalification des réservoirs GPL « petit vrac »

L'aménagement réglementaire relatif à la requalification des réservoirs GPL "petit vrac" de 40 ans qui avait été accordé dans un premier temps pour les réservoirs fabriqués entre 1965 et 1967, puis pour les réservoirs fabriqués avant 1973 par la décision BSEI 09-007 du 3 février 2009, vient d'être reconduit sans limite dans le temps par la décision BSEI 12-088 du 15 juin 2012.

Pour mémoire, cet aménagement n'est possible que pour les réservoirs de 40 ans qui ont bénéficié lors de 3 décennies successives d'une requalification par lot.

La requalification des réservoirs de 40 ans se fait en deux phases :

- dans un premier temps (phase d'évaluation préalable), un échantillon de chaque lot de fabrication est soumis à des essais de résistance mécanique,
- dans un deuxième temps, la requalification de chaque réservoir est réalisée en clientèle par l'expert d'un organisme habilité à l'issue d'une inspection renforcée.

Le retour d'expérience acquis durant les 7 dernières années a permis de confirmer la pertinence et la bonne opérabilité de la méthode. L'administration a donc pu en toute confiance prolonger ce régime particulier de requalification sans limite de durée.

o.barberis@cfbp.fr

Voir pages suivantes :

- Décision BSEI n°12-088 du 15 juin 2012 portant modification de la décision BSEI n°09-007 du 3 février 2009 modifiée relative à la mise en service et à l'exploitation des réservoirs de stockage de gaz de pétrole liquéfiés.

(à paraître au BO MEDDE)

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'écologie, du
développement durable et de l'énergie

Décision BSEI n°12-088 du 15 juin 2012 portant modification de la décision BSEI n°09-007 du 3 février 2009 modifiée relative à la mise en service et à l'exploitation des réservoirs de stockage de gaz de pétrole liquéfiés

NOR : DEVPI226368S

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,

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

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

Vu les arrêtés du 28 décembre 1966 modifiés fixant les caractéristiques du butane commercial et du propane commercial, notamment leurs articles 2 ;

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

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

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

Vu le « Cahier des charges professionnel pour la fabrication et l'exploitation des réservoirs GPL petit vrac » référencé MA.PV/CC.01 Edition 5 du 30 mars 2009, y compris les procédures, spécifications techniques et guides d'application qui y sont référencés ;

Vu la décision BSEI n° 09-007 du 3 février 2009 modifiée relative à la mise en service et à l'exploitation des réservoirs de stockage de gaz de pétrole liquéfiés ;

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

Vu la demande en date du 29 mars 2012 du Comité français du butane et du propane ;

Vu l'avis de la Commission centrale des appareils à pression à l'issue de la consultation épistolaire menée du 31 mai 2012 au 15 juin 2012,

DECIDE

Article 1er

L'article 9 de la décision BSEI n° 09-007 du 3 février 2009 susvisée est modifié ainsi qu'il suit :

Au deuxième alinéa, les mots : « , fabriqués antérieurement à l'année 1973 et » sont supprimés.

Article 2

La présente décision sera publiée au bulletin officiel du ministère de l'écologie, du développement durable, et de l'énergie.

Fait le **15 JUIN 2012**

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



L. Michel

► Colloque AMARIS – La Rochelle – 5 juillet 2012

Le CFBP a participé le 5 juillet au Colloque AMARIS à La Rochelle : « QUELLE PLACE POUR LE RISQUE TECHNOLOGIQUE DANS LA VILLE DU XXIème SIECLE ? »

Ce colloque a attiré 200 personnes, des maires, des représentants des collectivités territoriales, des associations de riverains, des politiques, des avocats, des représentants des fédérations professionnelles (UIC, UFIP). Quelques points majeurs se sont dégagés des débats :

- Les problématiques de deux sites GPL ont été évoquées :
 - BREST METROPOLE OCEANE : Michel GUIVARC'H présente la problématique suivante : alors que l'industriel a considérablement réduit ses périmètres en investissant des millions d'euros, un nouveau problème est mis en avant par l'administration, le trafic sur les voies d'accès à OCEANOPOLIS et au site d'assemblage d'éoliennes. Il faut maintenant que l'administration prenne position et ses responsabilités.
 - SAINT-PIERRE-DES-CORPS : Madame la sénatrice-maire soulève le même type de problème : après les investissements de l'industriel, l'Etat met en avant de nouveaux risques. Il y a là aussi lieu de prendre une décision.
- Maxime BONO, maire de La Rochelle, et Yves BLEIN, président d'AMARIS, ont clairement souhaité que les populations soient associées le plus en amont possible, avec des instances du type de celle mise en place à FEYZIN qui associe tous les acteurs sur la base du volontariat (Conférence Riveraine). Pour eux, les CLIC ne sont pas suffisants car trop formels et trop en aval des décisions. Yves BLEIN souhaite associer les riverains et les maires aux arbitrages dans les scénarios des EDD.
- Maître Vincent SOL, avocat spécialisé dans le risque industriel et membre du CSPRT, estime qu'il faut introduire la notion de temps dans la gestion des risques et des PPRT, gérer le sujet comme un projet qui s'étale dans le temps et non pas comme une action figée à une date. Les travaux de réductions des risques déjà effectués ne sont pas assez mis en avant.
- Les associations de riverains se sont déclarées gênées par le financement des travaux à la charge des riverains ; elles souhaiteraient être associées aux travaux sur les PPRT le plus tôt possible (au niveau de l'EDD par exemple).
- Les associations écologistes vont plus loin en voulant s'impliquer dans les choix d'implantation des industriels et dans les choix des modes de production.
- L'UIC a proposé de sanctuariser les plateformes industrielles en créant, au sein des PPRT, des zones arc-en-ciel pour des entreprises ayant une culture sécurité commune, ce qui permettrait le développement de ces plateformes en neutralisant les effets des PPRT à l'intérieur desdites plateformes.
- La DGPR renvoie le traitement de ces points aux autorités et instances locales (préfets et élus).

En résumé, se dégagent un souhait de reconnaissance des efforts faits par les industriels et une demande de prise de responsabilité par l'Administration et les Préfets. Une vision partagée sur l'acceptabilité du risque par les populations apparaît possible si on prend le soin de développer une concertation locale efficace et le plus en amont possible.

h.francois@cfbp.fr

AMARIS : Association nationale des communes pour la maîtrise des risques technologiques majeurs

<http://www.amaris-villes.org/>

EDD : Etude de danger

PPRT : Plan de prévention des risques technologiques

CSPRT : Conseil supérieur de la prévention des risques technologiques

UIC : Union des industries chimiques

DGPR : Direction générale de la prévention des risques (Ministère de l'Ecologie du développement durable et de l'énergie)

► Propositions du CFBP pour le GPL

A l'occasion des débats sur le soutien à l'industrie automobile avec la révision des bonus, le CFBP a proposé au gouvernement de soutenir le GPL.

■ Tout en rappelant que les carburants alternatifs, comme le GPL, contribuent à l'amélioration de la qualité de l'air des zones urbanisées (effets principalement sur les particules et les NO_x), à la réduction des émissions de CO_2 et au développement du mix énergétique national, le CFBP a mis en avant l'opportunité que représente le GPL pour la filière automobile française. Des véhicules comme les RENAULT Clio ou Scénic ou la CITROEN C3 en version GPL sont produits en France. Outre qu'ils contribuent à l'emploi, de tels véhicules permettent aussi aux automobilistes même modestes de posséder un véhicule plus propre et financièrement abordable tant à l'achat qu'à l'entretien. Les véhicules électriques et hybrides, indéniablement efficaces pour réduire les émissions de CO_2 , restent peu accessibles aux particuliers du fait de prix de vente particulièrement élevés (cf graphe) et ce malgré les bonus en vigueur de 2000 à 5000 €.

■ Pourtant l'intérêt du système de bonus – malus est avéré puisque les ventes de véhicules neufs en 2010 et 2011 ont permis à la France d'atteindre avec 5 ans d'avance l'objectif européen (émissions moyennes des véhicules à 130 g de CO_2/km pour 2015). Aussi le CFBP a proposé de maintenir l'effort d'accompagnement et de visibilité nécessaire à une rupture technologique telle que celle du véhicule électrique sans détruire les efforts des autres filières en rappelant que la notre a consenti de lourds investissements ces 10 dernières années (près de 200 millions d'euros) pour construire un réseau de distribution (1 station-service sur 7) ayant une couverture nationale.

■ Le développement des énergies alternatives a aussi démontré la pertinence du bonus : la réussite du GPL jusqu'en 2010 (100 000 véhicules livrés) puis le retournement de marché en 2011 après sa suppression ; le succès des véhicules hybrides ou la mobilisation des acteurs de la filière électrique... Il est un signal prix facile à comprendre et à internaliser dans le prix de vente d'un véhicule.

■ C'est pourquoi le CFBP a suggéré de maintenir un minimum de visibilité aux carburants alternatifs comme le GPL, le GNV ou le E85, en réorientant le bonus uniquement sur les énergies alternatives, en créant un bonus de 400€ pour les véhicules GPL, GNV et E85 émettant moins de 130 g/km (seuil de l'objectif européen de 2015), en attribuant les bonus pour les véhicules hybrides et pour les véhicules électriques aux seuls particuliers, et surtout en stabilisant ce bonus jusqu'à fin 2015.

A suivre...

s.gibier@cfbp.fr

EXEMPLE DE PRIX DE VEHICULES HYBRIDES et ELECTRIQUES
Juillet 2012





4 DANS LA PRESSE

> Plan anti-pollution de l'air des villes : le gouvernement veut changer les règles

Les Echos – 13 juillet 2012

Les Echos

Vendredi 13 Juillet 2012

Collectivités locales Environnement

Plan antipollution de l'air des villes : le gouvernement veut changer les règles

La date limite pour les zones d'actions prioritaires pour l'air était fixée aujourd'hui. Constatant qu'aucune ville n'était prête, le gouvernement a décidé d'en adapter le cadre.

C'était aujourd'hui la date limite pour le dépôt de candidatures des zones d'actions prioritaires pour l'air destinées à réduire la pollution et réduire la mortalité dans les villes. Mais aucune des villes pourtant précédemment présélectionnées n'était en mesure de rendre un dossier complet. En fin de journée, hier, le ministère de l'Ecologie a publié un communiqué annonçant son intention d'adapter le dispositif. « Le Grenelle de l'environnement avait lancé l'initiative des Zapa permettant notamment aux collectivités qui le souhaitent de limiter l'accès des centres-villes aux véhicules les plus polluants. Néanmoins, ce dispositif s'est avéré trop rigide et socialement injuste », affirme le ministère. Delphine Batho a adressé une lettre aux sept villes concernées leur proposant de garder le principe du volontariat.

Selon le mécanisme actuel, les véhicules sont classés en quatre catégories, de A à D, en fonction de leur date de première mise en circulation, mais aussi selon une échelle liée aux niveaux de pollution. Aucun critère ne prend en compte les émissions de CO2. Les villes doivent déterminer le périmètre à l'intérieur duquel les voitures les plus polluantes ne peuvent circuler, les horaires et le type de véhicules touchés. Problème : les véhicules les plus polluants sont souvent détenus par les ménages les moins aisés. Nice s'est déjà retirée refusant toute

contrainte. Parmi les plus avancées, Lyon se dit en mesure de remettre un dossier préliminaire et Paris prévoit de ne rien remettre au gouvernement, exigeant que soient prises en compte les émissions de CO2 des véhicules. « Avant de rendre une copie définitive nous avons besoin d'être rassurés sur les mesures envisagées par l'Etat. Néanmoins, nous sommes plus que jamais déterminés à expérimenter ce dispositif pour préserver la santé de la population », indiquait ces derniers jours Michel Reppelin, vice-président en charge du développement durable et de la qualité de l'air de Lyon. « 30 % des véhicules les plus anciens, et susceptibles d'être touchés par les modalités ou pénalités qui seraient mises en place pour entrer dans la ville, appartiennent aux classes sociales dont les revenus sont inférieurs à 10.000 euros par an », constatait l' élu. En attendant, la capitale des Gaules a décidé un plan de protection de l'air (PPA) version 2, placé sous la responsabilité du préfet, en vue d'interdire la traversée de la ville aux poids lourds polluants. Cette disposition, soumise à l'enquête publique, pourrait s'appliquer en 2013 ou 2014.

10 millions d'euros par an Aix-en-Provence ne souhaite pas non plus remettre de projet dans l'immédiat. « Le délai est trop court », défend Vincent Séname, directeur de l'environnement à la communauté du Pays d'Aix. La collectivité s'y est pourtant prise dès sa candidature retenue. Un diagnostic

a été réalisé cet automne et les différents scénarios d'impact ont été présentés récemment. Clermont-Ferrand aussi refuse toute contrainte. L'étude de faisabilité sera achevée en mars 2013.

La France n'a pas non plus intérêt à trop tarder. Il existe déjà 183 Zapa européennes et Bruxelles s'apprête à frapper fort les récalcitrants. A la clef, une amende forfaitaire de 10 millions d'euros par an, à laquelle s'ajoute une pénalité de 240.000 euros par jour de dépassement des niveaux de pollution de l'air prescrits par les directives sur la qualité de l'air. Une projection des niveaux de pollution de ces dernières années sur l'ensemble des villes françaises concernées montre que la punition pourrait atteindre... 100 millions d'euros dès 2016. Dans ce cas, c'est l'Etat qui doit payer.

**JULIE CHAUVEAU, MARIE
ANNICK DEPAGNEUX, PAUL
MOLGA, SYLVIE JOLIVET,
SERVICE RÉGIONS**

SOMMAIRE

1- STATISTIQUESPage 1

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

2- ACTUALITÉS TECHNIQUES & REGLEMENTAIRESPage 8

- ▶ Arrêté relatif à l'exploitation des récipients sous pression transportables
- ▶ Loi de finances rectificative pour 2012 : contribution exceptionnelle sur les stocks de produits pétroliers

3- EN BREF.....Page 10

- ▶ Nouvelle publication du CFBP

4- AGENDA DU CFBP.....Page 11

- ▶ Rendez-vous politiques des 3 derniers mois
- ▶ Participation au 25^{ème} congrès mondial des GPL
- ▶ La filière GPL présente au Mondial de l'Automobile

5- PRESSE..... Page 14

1 STATISTIQUES (juillet et août 2012)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	JUILLET-2012	JUILLET-2011	AOÛT-2012	AOÛT-2011
Température moyenne	19°3	18°3	21°2	20°0
Nombre de jours ouvrés	22	20	22	22
Degrés-jours du mois	-	-	-	-
Coefficient de rigueur	0,925	0,960	0,925	0,960
Degrés-jours cumulés	1 874,7	1944,0	1 874,7	1944,0

(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.

- 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.

▶ Chiffres-clés GPL juillet et août 2012

- > Total Ventes « vrac » juillet 2012 vs juillet 2011 : + 12,0 %
- > Total Ventes « vrac » août 2012 vs août 2011 : - 8,4 %
- > Total Ventes « conditionné » juillet 2012 vs juillet 2011 : + 8,6 %
- > Total Ventes « conditionné » août 2012 vs août 2011 : - 10,4 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » juillet 2012 vs juillet 2011 : - 0,7 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » août 2012 vs août 2011 : - 12,1 %

**Comité Français du
Butane et du Propane**

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

N° SIRET : 784 855 033 00063

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

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	juillet-2012	juillet-2011	Variation	juillet-2012	juillet-2011	Variation
BUTANE						
conditionné	25 082	22 968	+ 9,2 %	166 568	168 004	- 0,9 %
vrac	5 046	6 028	- 16,3 %	41 429	42 908	- 3,4 %
s/total Butane	30 128	28 996	+ 3,9 %	207 997	210 912	- 1,4 %
PROPANE						
conditionné	13 003	11 982	+ 8,5 %	79 607	78 757	+ 1,1 %
Condi/carburant	5 771	5 450	+ 5,9 %	39 519	40 528	- 2,5 %
s/total conditionné	18 774	17 432	+ 7,7 %	119 126	119 285	- 0,1 %
Vrac carburant	2 783	2 773	+ 0,4 %	19 407	20 301	- 4,4 %
Vrac 0/6 T	24 864	18 793	+ 32,3 %	426 185	428 259	- 0,5 %
Vrac 6/12 T	5 423	5 461	- 0,7 %	76 344	75 202	+ 1,5 %
Vrac 12/80 T	9 398	9 493	- 1,0 %	125 288	120 093	+ 4,3 %
Vrac 0/80 T	39 685	33 747	+ 17,6 %	627 817	623 554	+ 0,7 %
Vrac > 80 T	16 793	15 070	+ 11,4 %	149 685	152 832	- 2,1 %
Réseau canalisé	1 238	903	+ 37,1 %	35 624	34 817	+ 2,3 %
Sous-total vrac	60 499	52 493	+ 15,3 %	832 533	831 504	+ 0,1 %
Sous-total propane	79 273	69 925	+ 13,4 %	951 659	950 789	+ 0,1 %
GPLc / Stations	11 388	11 468	- 0,7 %	68 155	74 148	- 8,1 %
Total conditionné	43 856	40 400	+ 8,6 %	285 694	287 289	- 0,6 %
Total vrac	65 545	58 521	+ 12,0 %	873 962	874 412	- 0,1 %
TOTAL	120 789	110 389	+ 9,4 %	1 227 811	1 235 849	- 0,7 %
Dont carburant	19 942	19 691	+ 1,3 %	127 081	134 977	- 5,8 %

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

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	août-2012	août-2011	Variation	août-2012	août-2011	Variation
BUTANE						
conditionné	24 550	27 808	- 11,7 %	191 118	195 812	- 2,4 %
vrac	3 119	3 669	- 15,0 %	44 548	46 577	- 4,4 %
s/total Butane	27 669	31 477	- 12,1 %	235 666	242 389	- 2,8 %
PROPANE						
conditionné	12 303	13 383	- 8,1 %	91 910	92 140	- 0,2 %
Condi/carburant	4 350	4 814	- 9,6 %	43 869	45 342	- 3,2 %
s/total conditionné	16 653	18 197	- 8,5 %	135 779	137 482	- 1,2 %
Vrac carburant	2 165	2 248	- 3,7 %	21 572	22 549	- 4,3 %
Vrac 0/6 T	23 573	23 287	+ 1,2 %	449 758	451 546	- 0,4 %
Vrac 6/12 T	6 001	6 341	- 5,4 %	82 345	81 543	+ 1,0 %
Vrac 12/80 T	9 789	11 619	- 15,8 %	135 077	131 712	+ 2,6 %
Vrac 0/80 T	39 363	41 247	- 4,6 %	667 180	664 801	+ 0,4 %
Vrac > 80 T	12 316	15 485	- 20,5 %	162 001	168 317	- 3,8 %
Réseau canalisé	1 177	851	+ 38,3 %	36 801	35 668	+ 3,2 %
Sous-total vrac	55 021	59 831	- 8,0 %	887 554	891 335	- 0,4 %
Sous-total propane	71 674	78 028	- 8,1 %	1 023 333	1 028 817	- 0,5 %
GPLc / Stations	11 200	12 747	- 12,1 %	79 355	86 895	- 8,7 %
Total conditionné	41 203	46 005	- 10,4 %	326 897	333 294	- 1,9 %
Total vrac	58 140	63 500	- 8,4 %	932 102	937 912	- 0,6 %
TOTAL	110 543	122 252	- 9,6 %	1 338 354	1 358 101	- 1,5 %
Dont carburant	17 715	19 809	- 10,6 %	144 796	154 786	- 6,5 %

► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) - juillet

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Juillet-2012	Juillet-2011	variation	Juillet - 2012	Juillet - 2011	variation
Alsace	9	13	- 31%	70	109	- 36%
Aquitaine	25	31	- 19%	159	202	- 21%
Auvergne	17	7	+ 143%	74	108	- 31%
Basse-Normandie	13	19	- 32%	125	102	+ 23%
Bourgogne	14	21	- 33%	80	72	+ 11%
Bretagne	50	16	+ 213%	196	149	+ 32%
Centre	26	29	- 10%	161	139	+ 16%
Champagne-Ardenne	10	5	+ 100%	39	33	+ 18%
Corse	12	1	+ 1100%	22	98	- 78%
Franche-Comté	28	7	+ 300%	94	105	- 10%
Haute-Normandie	21	13	+ 62%	121	92	+ 32%
Ile-de-France	25	6	+ 317%	82	33	+ 148%
Languedoc-Roussillon	8	6	+ 33%	58	99	- 41%
Limousin	14	6	+ 133%	67	68	- 1%
Lorraine	10	5	+ 100%	44	68	- 35%
Midi-Pyrénées	35	31	+ 13%	145	193	- 25%
Nord-Pas-de-Calais	4	27	- 85%	60	116	- 48%
Pays de la Loire	49	40	+ 23%	252	182	+ 38%
Picardie	16	42	- 62%	88	99	- 11%
Poitou-Charentes	21	27	- 22%	134	89	+ 51%
Provence-Alpes Côte d'Azur	24	29	- 17%	205	194	+ 6%
Rhône-Alpes	33	29	+ 14%	286	339	- 16%
TOTAL	464	410	+ 13%	2 562	2 689	- 5%

► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) - août

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Août-2012	Août-2011	variation	Août - 2012	Août - 2011	variation
Alsace	3	5	- 40%	73	114	- 36%
Aquitaine	29	25	+ 16%	188	227	- 17%
Auvergne	3	13	- 77%	77	121	- 36%
Basse-Normandie	7	9	- 22%	132	111	+ 19%
Bourgogne	11	10	+ 10%	91	82	+ 11%
Bretagne	12	18	- 33%	208	167	+ 25%
Centre	57	11	+ 418%	218	150	+ 45%
Champagne-Ardenne	6	1	+ 500%	45	34	+ 32%
Corse	0	0		22	98	- 78%
Franche-Comté	6	3	+ 100%	100	108	- 7%
Haute-Normandie	6	17	- 65%	127	109	+ 17%
Ile-de-France	14	6	+ 133%	96	39	+ 146%
Languedoc-Roussillon	7	12	- 42%	65	111	- 41%
Limousin	38	8	+ 375%	105	76	+ 38%
Lorraine	2	19	- 89%	46	87	- 47%
Midi-Pyrénées	9	19	- 53%	154	212	- 27%
Nord-Pas-de-Calais	5	7	- 29%	65	123	- 47%
Pays de la Loire	13	7	+ 86%	265	189	+ 40%
Picardie	8	11	- 27%	96	110	- 13%
Poitou-Charentes	3	9	- 67%	137	98	+ 40%
Provence-Alpes Côte d'Azur	12	16	- 25%	217	210	+ 3%
Rhône-Alpes	15	21	- 29%	301	360	- 16%
TOTAL	266	247	+ 8%	2 828	2 936	- 4%

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

	Mois				Cumul			
Energies	Juillet-2012	Juillet-2011	Variation Juillet -12/ Juillet -11	PdM	Juillet-2012	Juillet-2011	Variation cumul Juillet-12/ Juillet-11	PdM
Gazole	109 893	115 715	- 5,0%	74,99%	886 420	995 263	- 10,9%	74,5%
Essence	34 873	42 700	- 18,3%	23,80%	289 554	367 507	- 21,2%	24,4%
GPL	197	134	+ 47,0%	0,13%	1 458	10 995	- 86,7%	0,1%
Hybride	20	811	- 97,5%	0,01%	3 926	6 822	- 42,5%	0,3%
Superéthanol	953	685	+ 39,1%	0,65%	4 781	3 289	+ 45,4%	0,4%
GNV	4	31	- 87,1%	0,00%	65	115	- 43,5%	0,0%
Electrique	594	64	+ 828,1	0,41%	2 865	1 019	+ 181,2%	0,2%
TOTAL	146 534	160 140	- 1,8%	100%	1 189 069	1 385 010	- 14,1%	100%

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

	Mois				Cumul			
Energies	Août-2012	Août-2011	Variation Août -12/ Août -11	PdM	Août-2012	Août-2011	Variation cumul Août-12/ Août-11	PdM
Gazole	69 681	76 171	- 8,5%	73,81%	956 101	1 071 434	- 10,8%	74,5%
Essence	23 194	30 762	- 24,6%	24,57%	312 748	398 269	- 21,5%	24,4%
GPL	97	68	+ 42,6%	0,10%	1 555	11 063	- 85,9%	0,1%
Hybride	99	771	- 87,2%	0,10%	4 025	7 593	- 47,0%	0,3%
Superéthanol	373	403	- 7,4%	0,40%	5 154	3 692	+ 39,6%	0,4%
GNV	5	5	0,0%	0,01%	70	120	- 41,7%	0,0%
Electrique	960	108	+ 788,9 %	1,02%	3 825	1 127	+ 239,4%	0,3%
TOTAL	94 409	108 288	- 1,8%	100%	1 283 478	1 493 298	- 14,1%	100%

► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne de juillet 2012 (*)

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,88 euro TTC le litre



(*) Source : MEDDTL

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

► CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr

	Nombre de visites
Mai 2012	16 076
Juin 2012	14 439
Juillet 2012	14 638
Août 2012	15 031

► 5 premiers points d'entrée sur le site cfbp.fr

	Juillet 2012	Août 2012
1- Accueil	26,9 %	26,6 %
2- Carte stations GPL	12,0 %	12,6 %
3- Caractéristiques générales des GPL	9,4 %	8,5 %
4- Réseau des stations	7,8 %	7,8 %
5- Atouts du GPL carburant	6,5 %	6,5 %

2 ACTUALITES TECHNIQUES & REGLEMENTAIRES

► Arrêté relatif à l'exploitation des récipients sous pression transportables

La transposition en droit français de la nouvelle Directive Equipements sous Pression Transportables – DESP (Directive 2010/35/UE du 16 juin 2010 qui remplace la Directive 1999/36/CE) avait conduit, dans un premier temps, à la révision du décret du 3 mai 2001. Le décret modificatif était paru le 28 juin 2011 (décret 2011-758).

Un an plus tard, c'est l'arrêté du 3 mai 2004 relatif à l'exploitation des récipients sous pression transportables qui vient d'être modifié par l'arrêté du 25 juin 2012.

Comme le décret, cet arrêté concerne aussi bien les bouteilles soumises aux directives européennes (dites bouteille Pi ou Epsilon à cause de leur marquage) que les anciennes bouteilles construites conformément à la réglementation française (dites bouteilles « tête de cheval » à cause de leur marquage).

Pour des raisons de simplification, la nouvelle Directive s'appuyant essentiellement sur le règlement international de transport de marchandises dangereuses (règlement ADR), **l'arrêté impose en règle générale, le respect de l'ADR, en stipulant les dispositions particulières relatives aux bouteilles nationales.**

Le CFBP a donc dû veiller à ce que les aménagements spécifiques mis en œuvre par les adhérents du CFBP pour les bouteilles nationales (par exemple l'exemption de vérification intérieure de contrôle périodique ou l'obligation de contrôle périodique des bouteilles seulement à compter du 1^{er} mai de l'année d'échéance) soient bien maintenus dans la nouvelle rédaction.

o.barberis@cfbp.fr

Arrêté du 25 juin 2012 portant modification de l'arrêté du 3 mai 2004 relatif à l'exploitation des récipients sous pression transportables

JO du 11 juillet 2012

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000026165994&dateTexte=&categorieLien=id>

► **Loi de finances rectificative pour 2012 : contribution exceptionnelle sur les stocks de produits pétroliers**

L'article 10 de la loi de finances rectificative pour 2012 parue au JO du 17 août 2012 instaure une contribution exceptionnelle de 4 % sur les stocks de produits pétroliers.

Cette contribution concerne les produits du tableau B de l'article 265 du code des douanes. Elle est assise sur la valeur moyenne des volumes dont les redevables étaient propriétaires le dernier jour des mois d'octobre, novembre et décembre 2011. Elle est calculée sur la valeur forfaitaire applicable à ces produits entre le 1^{er} septembre et le 31 décembre 2011 sauf pour les gaz de pétrole et hydrocarbures gazeux non destinés à être utilisés comme carburants pour lesquels le calcul s'effectue à partir du prix de revient au 31 décembre 2011.

Extrait

« Article 10

I. – Il est institué une contribution exceptionnelle due par toute personne, à l'exception de l'Etat, propriétaire au 4 juillet 2012 de volumes de produits pétroliers mentionnés au tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes, placés sous l'un des régimes prévus aux articles 158 A et 165 du même code et situés sur le territoire de la France métropolitaine.

II. – La contribution est assise, pour chacun des produits pétroliers mentionnés au I, sur la valeur de la moyenne des volumes dont les redevables étaient propriétaires au dernier jour de chacun des trois derniers mois de l'année 2011.

L'assiette est calculée à partir du montant fixé conformément au 10 du 2 de l'article 298 du code général des impôts pour le dernier quadrimestre de l'année 2011, hors droits, taxes et redevances.

Par dérogation, l'assiette des gaz de pétrole et autres hydrocarbures gazeux visés aux codes 27-11-14, 27-11-19 et 27-11-29 de la nomenclature prévue par le règlement (CEE) no 2658/87 du Conseil du 23 juillet 1987 relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun et qui ne sont pas destinés à être utilisés comme carburants est calculée à partir du prix de revient de ces produits au 31 décembre 2011.

III. – Les redevables ayant totalement interrompu leur activité pendant une durée continue supérieure à trois mois au cours du premier semestre 2012 sont exonérés de la contribution.

IV. – Le taux de la contribution est fixé à 4 %.

V. – La contribution est exigible le 1^{er} octobre 2012.

VI. – La contribution est liquidée, déclarée et acquittée sur une déclaration conforme au modèle établi par l'administration, déposée au plus tard le 15 décembre 2012. Le montant de la contribution n'est pas admis en charge déductible pour la détermination du résultat imposable de l'entreprise qui en est redevable.

VII. – La contribution est contrôlée et recouvrée selon les règles, garanties, privilèges et sanctions prévus à l'article 267 du code des douanes. Les infractions sont recherchées, constatées et réprimées, les poursuites sont effectuées et les instances sont instruites et jugées comme en matière de douanes par les tribunaux compétents en cette matière. »

Loi n°2012-958 du 16 août 2012 de finances rectificative pour 2012

JO du 17 août 2012

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000026288927&dateTexte=&categorieLien=id>

3 En Bref

► Nouvelle publication du CFBP



Le Guide d'application technique « Réseaux de gaz propane – Arrêté du 13 juillet 2000 modifié » est disponible au CFBP.

A l'attention des opérateurs de réseaux de propane, ce guide rappelle les principales obligations réglementaires et techniques s'y rapportant.

- Référence : 525
- Prix : 12 euros HT

contact@cfbp.fr

► Rendez-vous politiques des 3 derniers mois

■ Juillet 2012

Le CFBP a demandé des rendez-vous et l'instauration d'un bonus de 400 euros aux ministres Delphine Batho et Arnaud Montebourg et aux conseillers du Président de la République – Patrick Vieu, conseiller Environnement et territoire - et du Premier ministre – Nicolas Machtou, conseiller Energie et environnement, Pierre Bachelier-Illtis, conseiller Affaires industrielles et Xavier Piechaczyk, conseiller développement durable et transports.

■ Août 2012

Le CFBP a été auditionné sur le projet de loi sur la précarité.

■ Septembre 2012

- le 3 : rencontre du conseiller énergie au Cabinet de Delphine Batho : présentation de la filière et propositions relatives au débat national sur la transition énergétique, le développement du GPLc et les difficultés rencontrées pour les CEE.
- le 18 : rencontre de Nicolas Matchou au Cabinet du Premier ministre : présentation de la filière et propositions relatives au débat national sur la transition énergétique, le développement du GPLc et les difficultés rencontrées pour les CEE, DDS (déchets diffus spécifiques) et PPRT.

► Participation au 25^{ème} congrès mondial des GPL

Le CFBP a participé au 25^{ème} congrès mondial des GPL qui s'est tenu à Bali.

L'occasion pour les délégations des différents pays de découvrir les toutes dernières innovations du secteur et d'assister aux interventions sélectionnées pour être présentées au cours des 3 sessions des 12 et 13 septembre.

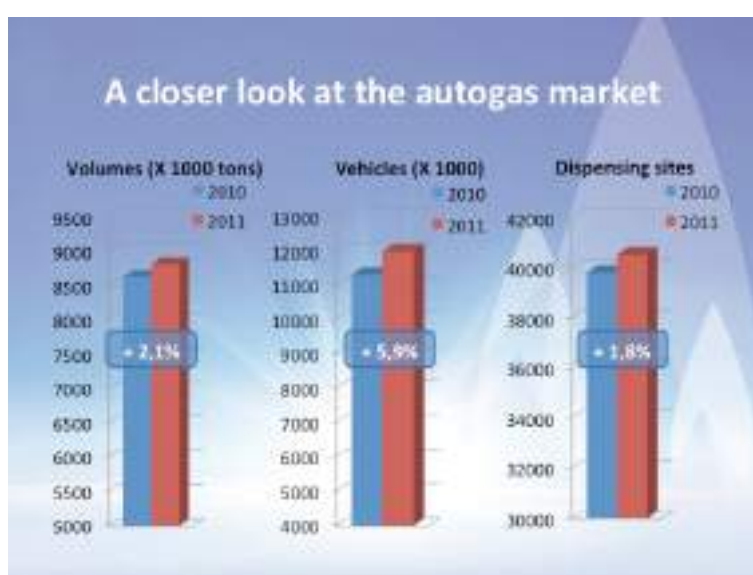
Pour l'Europe, Samuel Maubanc de l'AEGPL a exposé **les politiques et les tendances du marché européen des GPL** dont on a extrait 3 graphiques : « structure du marché des GPL en Europe », « Tendances récentes dans la demande » et « Un aperçu du marché du GPL carburant ». (graphiques reproduits en page suivante)

L'association mondiale des GPL a également, à l'occasion de ce Congrès, lancé officiellement la nouvelle campagne « **Cooking For Life** ».

Cette campagne conduite par la WLPGA a pour objectif de promouvoir l'usage des GPL comme alternative aux fuel et kérosène utilisés traditionnellement et ainsi, de réduire les effets néfastes sanitaires et sociaux de la pollution de l'air intérieur.

Le lancement de cette campagne coïncide avec celle des Nations Unies « Sustainable Energy for All (SEFA) ».

<http://www.worldlpgas.com/>



► Du 29 septembre au 14 octobre 2012 : La filière GPL présente au Mondial de l'automobile

La filière GPL est présente au Mondial de l'Automobile. Lors de cet incontournable rendez-vous des constructeurs automobiles et du grand public, la filière GPL propose de recentrer le débat sur les carburants alternatifs et les mesures pouvant permettre aux automobilistes français de bénéficier aujourd'hui des solutions existantes pour rouler moins cher et plus propre.



s.gibier@cfbp.fr



5 DANS LA PRESSE

> **« Nous voulons un nouveau bonus pour le GPL carburant »** - interview de Joël Pedessac, Directeur général du CFBP
20 Minutes – 30 août 2012

> **Une nouvelle place dans la donne maritime mondiale du Canal de Panama**
Les Grands dossiers de diplomatie – août-septembre 2012

> **Formation sur simulateur poids lourd : un programme sur mesure pour Totalgaz**
Lettre FTL – juillet-septembre 2012

> **Nouveau logo, nouveaux services : Butagaz rajeunit pour ses 80 ans**
Dépêche AFP – 20 septembre 2012

«NOUS VOULONS UN NOUVEAU BONUS POUR LE GPL CARBURANT»



Joël Pedessac, directeur général du Comité français du butane et du propane

INTERVIEW - Joël Pedessac, directeur général du Comité français du butane et du propane, se rend la semaine prochaine au ministère de l'Écologie pour demander l'instauration d'un nouveau bonus à l'achat des véhicules GPL, un carburant dont le litre coûte moins de 1 euro...

Avez-vous pris part aux discussions que Pierre Moscovici, le ministre de l'Économie, a mené avec les professionnels du secteur pétrolier sur les prix des carburants ?

Non, parce que nous sommes dans une problématique très différente. Les prix du GPL ne sont ni aux mêmes niveaux que ceux de l'essence et du gazole, ni soumis aux mêmes amplitudes de variation. Ces prix ont d'ailleurs baissé ces dernières semaines. Le litre de GPL est passé de 0,9 euro en juillet à 0,86 euro en août. L'atout principal du GPL, hormis le fait qu'il soit moins polluant, est son coût : à 86 cen-

times du litre, l'automobiliste gagne, à autonomie équivalente, 14 euros sur un plein de gazole et 27 euros sur un plein d'essence... C'est considérable, lorsque l'on constate que les efforts consentis par le gouvernement et les pétroliers entraînent un gain de 1,5 euro par plein...

Comment expliquez-vous ce coût inférieur, alors que les matières premières sont identiques et que le GPL est produit, tout comme l'essence ou le gazole, par les mêmes compagnies pétrolières ?

Une dizaine de produits différents sort des raffineries, chacun avec son propre prix. Les explications que nous donnent les pétroliers sont diverses, mais il est certain que l'envolée des prix concerne bien souvent les produits ayant la plus forte demande. En France, le gazole est le carburant dont le coût a le plus progressé depuis la crise. Le GPL est également moins taxé par l'État : 6 centimes environ, contre 60 centimes pour l'essence.

Vous avez sollicité un entretien avec le gouvernement. Pourquoi ?

Nous avons rendez-vous la semaine prochaine au ministère de l'Écologie pour demander l'instauration d'un nouveau bonus. Le bonus de 2.000 euros à l'achat a disparu en 2011. En 2010, 75.000 voitures GPL avaient été écoulées en France... Il y aura seulement 2.000 ventes cette année. Nous voulons convaincre les pouvoirs publics de relancer le GPL. Il s'adapte à tous les véhicules, c'est une technologie mature, un carburant propre, distribué dans 1.800 stations-service en France... Un bonus de 500 euros seulement serait suffisant pour relancer l'attractivité du GPL. Nous sommes donc loin des 7.000 euros de bonus accordés aux véhicules électriques, dont les coûts demeurent malgré tout inaccessibles à la plupart des Français.

<http://www.20minutes.fr/articler93286/notre-nouveau-bonus-gpl-carburant>

«NOUS VOULONS UN NOUVEAU BONUS POUR LE GPL CARBURANT»

Mais acheter un véhicule GPL entraîne aussi un surcoût

C'est une idée reçue ! Certes, les véhicules GPL sont plus chers que leurs équivalents essence, mais ils sont moins onéreux que les véhicules diesel... Et il s'agit-là des voitures les plus achetées en France. Reste que l'offre en véhicules GPL est rare. Dans son catalogue français, PSA ne propose pas un seul véhicule de ce type, alors que la quasi-totalité de ses modèles se déclinent en version GPL dans son catalogue italien.

focus

Par le capitaine de vaisseau
Christophe Tard, attaché
de défense non résident à
Panama.

Une nouvelle place dans la donne maritime mondiale pour le canal de Panama

Les travaux dans le canal de Panama ont pour objectif de maintenir le rôle clé du canal comme lien entre l'océan Atlantique et l'océan Pacifique pour les plus gros transporteurs.

Le 22 octobre 2006, le référendum proposé par le président panaméen, Martin Torrijos, concernant l'agrandissement du canal de Panama était approuvé à 78%. Priorité de son mandat, les travaux d'élargissement ont débuté en janvier 2007 et s'achèveront, sauf retard, en octobre 2014, année du centenaire de l'ouverture du canal. Le fait de ce « chantier du siècle » est de permettre aux navires dits post-Panamax, qui représentent actuellement 37% de la flotte commerciale mondiale, de pouvoir emprunter le canal qui ne peut les accueillir actuellement en raison de sa profondeur et des dimensions insuffisantes des écluses.

Le canal Historique

L'idée de profiter de l'isthme de Panama pour créer un passage maritime entre les océans Pacifique et Atlantique est apparue dès le XVI^e siècle chez les conquistadors espagnols. Ce fut le fameux « camino real », route permettant d'acheminer les marchandises d'une rive à l'autre à dos de bêtes de somme. À la fin du XIX^e, la

technologie allant, la construction devient possible et viable. Le premier projet de canal à écluses, proposé par le Français Ferdinand de Lesseps (1803-1894), voit donc le jour en 1880. Trois raisons majeures l'empêchent de mener à bien son œuvre : les difficultés techniques, car contrairement au canal de Suez, il fallait des écluses à niveau pour compenser la différence de hauteur entre le Pacifique et les Caraïbes ; le coût sans cesse croissant du projet ; et surtout la fièvre jaune qui décima la main-d'œuvre. Jusqu'alors colombien, le canal devient panaméen le 3 novembre 1903 après la déclaration d'indépendance du Panama, facilitée par les Américains. Deux semaines plus tard, les États-Unis d'Amérique rachètent la compagnie propriétaire de la concession du canal pour 40 millions de dollars, et une concession à perpétuité sur le canal et le contrôle de la zone pour 10 millions de dollars versés au Panama. Les travaux reprennent alors et seront achevés avec succès en 1914, permettant aux navires d'emprunter ce canal long de 81 kilomètres pour relier les deux océans. En 1977, le président américain Jimmy Carter signe avec son homologue panaméen Martin Torrijos un traité restituant

Photo ci-dessus :

En 2010, un portier-conteneur empuise une vieille et étroite échoue à l'italico, le long du canal de Panama. Conscience de la petite taille de ses installations, l'Autorité du canal de Panama a lancé la construction de ses nouvelles écluses. (© Chris Jenner)

CFBP
ENH422300526/GW/NTF-2

Bénévoles de recherche : SPL ou GIZ de Petros. Usages : dessinage graphique.

au Panama le contrôle complet du canal, qui ne devint réellement effectif qu'en 1999. Celui-ci est aujourd'hui administré par l'Autorité du canal de Panama (ACP).

L'élargissement

Subissant les effets de la croissance constante du commerce maritime, le canal a atteint, en 2006, 93% de sa capacité maximale, estimée entre 30 et 34,0 millions de tonnes par an. La même année, près de 50% des navires transitant par le canal atteignaient déjà la longueur maximale autorisée des écluses. Le projet d'élargissement présenté en 2006 par le président panaméen avait donc pour but de répondre aux deux enjeux principaux auxquels le canal est confronté : éviter sa saturation, prévue à l'époque par l'ACP entre 2009 et 2010, mais également s'adapter au gigantisme naval et à l'augmentation des navires dits post-Panamax, venus principalement d'Asie.

Le canal est actuellement composé d'une voie navigable à double sens unique de trois écluses chacune. Le projet consiste en la création d'une seconde voie, sans couper le trafic durant la construction, menant aux nouveaux jeux d'écluses qui pourront accueillir, outre les post-Panamax, les grands tankers (type Supramax, Aframax...). Le montant de ces gigantesques travaux qui emploient plus de 10 000 personnes et des entreprises de différents pays parmi lesquels le Mexique, les États-Unis, la France et l'Espagne, est estimé à 5,25 milliards de dollars (4,1 milliards d'euros). Le projet sera pour partie autofinancé grâce à l'augmentation du droit de passage sur les deux voies déjà existantes.

Principal impact sur les enjeux maritimes

Les nouveaux flux commerciaux mondiaux

Jusqu'ici, les pays d'Asie préféraient se fournir en gaz de pétrole liquéfié (GPL) au Moyen-Orient, malgré des prix américains plus attractifs (40\$ dollars/tonne pour le propane américain contre 60\$ dollars/tonne pour celui d'Asie saoudite). Les méthaniers de type VLGC (very large gas carrier) mettent en effet vingt jours pour aller de Ras Tanura (Arabie saoudite) à Chiba (Japon), contre 41 jours pour aller de Chiba depuis Houston, sur la côte Est des États-Unis, car leurs dimensions de type post-Panamax ne leur permettent pas de passer par le Panama. Les travaux d'agrandissement risquent alors de bouleverser la nature de ces échanges en réduisant considérablement la différence de temps de trajet entre les deux circuits, ramenant le trajet Chiba-Houston à 25 jours. Cette réduction du temps de trajet et par conséquent du coût d'acheminement devrait pousser ces pays à changer de fournisseur principal, en préférant le GPL américain moins cher. L'enjeu pour les États-Unis n'est pas mince compte tenu du fait que l'Asie est le plus gros consommateur de GPL avec 42% de la consommation mondiale.



CFBP
E114422300526/GN/KATF-2

Éléments de recherche : GPL ou Gaz de Pétrole Liquéfié - desservis significatifs

Le canal de Panama, un carrefour stratégique



Par ailleurs, il reste un dernier défi à relever pour les ports américains afin de pleinement profiter de ce nouveau flux maritime des post-Panamax : augmenter leur tirant d'eau. En effet, la majorité d'entre eux est dimensionnée pour accueillir les Panamax et n'atteint qu'un tirant d'eau de 12 mètres. Enfin, l'Amérique du Sud, et plus particulièrement le Brésil, devrait également bénéficier de l'élargissement qui permettra aux post-Panamax transportant du soja et du minerai de fer du Brésil de réduire d'au moins vingt jours le temps de trajet jusqu'à l'Asie.

Les conséquences sécuritaires

La sécurité du canal relève de l'ACP. Celle-ci peut s'appuyer sur la police panaméenne et le service national aéro-naval (SENAN). Un contrôle permanent du canal est exercé et, en cas de problème, un centre de crise est activé. La dernière activation a eu lieu en 2010 à l'occasion de pluies torrentielles.

Le canal est un patrimoine de l'humanité et à ce titre sa sécurité relève de la communauté internationale. C'est dans ce cadre que chaque année est organisé un exercice multinational appelé «Panamax». La France participera à l'édition 2012 avec des représentants des forces armées stationnées dans les départements français d'Amérique (Antilles et Guyane). Les risques auxquels l'ACP pourrait avoir à faire face vont d'un accident de navigation dans le canal à une pollution, en passant par des actes terroristes. Les plans de contingence du canal et les exercices régulièrement organisés permettent d'être certain que la situation serait bien maîtrisée. En marge de la protection du canal, les abords et le domaine maritime panaméen vont connaître un doublement du trafic maritime avec son élargissement. C'est donc à ce nouveau défi que doit se préparer le SENAN pour assurer l'action de l'État en mer et la protection des approches maritimes.

Des projets concurrentiels sont évoqués : l'utilisation de l'isthme de Tehuantepec au Mexique, la réactivation du percement d'un canal au Nicaragua. Il n'en demeure pas moins qu'avec ce pari sur l'avenir et les travaux déjà engagés, le rôle primordial du canal, néé par Ferdinand Lesseps, n'est pas prêt de décroître. Son importance stratégique est réaffirmée grâce au lien qu'il constitue entre l'Asie, les États-Unis et l'Europe.

Christophe Suard

Photo ci-contre :

Une locomotive de l'écluse de Miraflores, le long du canal de Panama. C'est ici que les portes sont les plus hautes - environ 25 mètres - à cause des très fortes marées du côté de l'océan Pacifique. (© Rafi Breshkov)

ACTUALITÉS ENTREPRISES

Formation sur simulateur Poids Lourd : un programme sur-mesure pour Totalgaz

En juillet 2011, le centre AFT-IFTIM de Cesson-Sévigné (Rennes) mettait à disposition du Groupe SAMAT son simulateur de conduite. L'objectif : répondre à la demande de l'entreprise qui souhaitait que ses jeunes conducteurs suivent des formations dédiées au transport de gaz afin, notamment, de mieux appréhender l'effet de ballant de la citerne. Pour cela, le formateur attitré au simulateur de Rennes, Ludovic Guillory, avait dû adapter les modules afin de répondre au cahier des charges du Groupe SAMAT.

Un an plus tard, le 15 juin dernier, le centre AFT-IFTIM de Cesson-Sévigné a, une fois encore, proposé une solution de simulation de conduite sur-mesure à un acteur majeur du transport de gaz en France. Afin de répondre au cahier des charges de Totalgaz, le simulateur a reçu de nouveaux modules tel que le "renversement du véhicule". Convaincu par le bienfait de l'opération menée par le Groupe SAMAT il y a un an, cet autre membre du CFBP (Comité Français du Butane et du Propane) va ainsi former ses conducteurs de petits porteurs sur l'ensemble du territoire. Pour ce faire, l'ensemble des 10 simulateurs du Groupe AFT-IFTIM seront dotés de ces nouveaux programmes.

A l'avenir, les conducteurs de tracteurs + citernes de Totalgaz pourraient recevoir cette formation dédiée. *

Contact : Marc Verger, Responsable Développement Inter région Ouest -
marcverger@aft-iftim.com



11/15 PLACE DE LA BOURSE
75001 PARIS CEDEX 02 - 01 40 41 46 40

20 SEPT 12
Quotidien Paris

Surface approx. (cm²) : 551

Page 2/2

Selon le Comité français du butane et du propane, les ventes de GPL ont ainsi chuté de 13%: -4% pour les bouteilles de gaz et -17% pour les ventes en citerne (tous clients confondus).

Mais, d'après Butagaz, le gaz en bouteille et en citerne reste une énergie d'avenir, sachant que le chauffage au gaz a redépassé récemment l'électrique pour l'équipement des logements neufs, et que 28.000 communes ne sont pas desservies par les réseaux de gaz naturel.

La société Butagaz a été créée en 1932 par URG (pour "Utilisation rationnelle du gaz"), filiale du groupe Shell. Au début des années 1980, URG a été rebaptisée Butagaz.

Il y a deux ans, Shell avait annoncé la cession de ses activités GPL en Europe, mais les discussions concernant Butagaz (avec des fonds d'investissement et le brésilien Ultrapar) avaient échoué et la filiale a été conservée.

fpo/tlg/bpl/er

CFBP
0072000008GTAKRTM

Document de recherche : COMITÉ FRANÇAIS DU BUTANE ET DU PROPANE au CFBP - TOULON CIBOIS

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES (sept. 2012)....Page 1

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

2- ACTUALITÉS TECHNIQUES & REGLEMENTAIRESPage 6

- Rapport sur l'industrie pétrolière et gazière
- Statistiques des GPL pour la France

4- PRESSE..... Page 12

- A quand les flottes d'entreprise écolo ? Courrier cadres oct 2012
- Mondial de l'automobile - Le GPLc poursuit sa « traversée du désert » BIP 1^{er} oct 2012

1 STATISTIQUES (septembre 2012)

► DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	SEPTEMBRE-2012	SEPTEMBRE-2011
Température moyenne	16°8	18°6
Nombre de jours ouverts	20	22
Degrés-jours du mois	-	-
Coefficient de rigueur	0,925	0,960
Degrés-jours cumulés	1 874,7	1944,0

(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.
- 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.

► Chiffres-clés GPL Septembre 2012

> Total Ventes « vrac » sept 2012 vs sept 2011 : - 15,2 %

> Total Ventes « conditionné » sept 2012 vs sept 2011 : - 8,9 %

> Total Ventes « GPL carburant stations » sept 2012 vs sept 2011 : - 13,0 %

**Comité Français du
Butane et du Propane**

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

N° SIRET : 784 855 033 00063

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

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	sept-2012	sept-2011	Variation	sept-2012	sept-2011	Variation
BUTANE						
conditionné	22 355	24 389	- 8,3 %	213 473	220 201	- 3,1 %
vrac	4 781	7 010	- 31,8 %	49 329	53 587	- 7,9 %
s/total Butane	27 136	31 399	- 13,6 %	262 802	273 788	- 4,0 %
PROPANE						
conditionné	9 518	10 391	- 8,4 %	101 428	102 531	- 1,1 %
Condi/carburant	5 316	6 051	- 12,1 %	49 185	51 393	- 4,3 %
s/total conditionné	14 834	16 442	- 9,8 %	150 613	153 924	- 2,2 %
Vrac carburant	2 602	3 003	- 13,4 %	24 174	25 552	- 5,4 %
Vrac 0/6 T	29 659	30 843	- 3,8 %	479 417	482 389	- 0,6 %
Vrac 6/12 T	6 306	7 066	- 10,8 %	88 651	88 609	+ 0,0 %
Vrac 12/80 T	12 262	15 053	- 18,5 %	147 339	146 765	+ 0,4 %
Vrac 0/80 T	48 227	52 962	- 8,9 %	715 407	717 763	- 0,3 %
Vrac > 80 T	17 574	23 339	- 24,7 %	179 575	191 656	- 6,3 %
Réseau canalisé	1 000	1 159	- 13,7 %	37 801	36 827	+ 2,6 %
Sous-total vrac	69 403	80 463	- 13,7 %	956 957	971 798	- 1,5 %
Sous-total propane	84 237	96 905	- 13,1 %	1 107 570	1 125 722	- 1,6 %
GPLc / Stations	8 861	10 188	- 13,0 %	88 216	97 083	- 9,1 %
Total conditionné	37 189	40 831	- 8,9 %	364 086	374 125	- 2,7 %
Total vrac	74 184	87 473	- 15,2 %	1 006 286	1 025 385	- 1,9 %
TOTAL	120 234	138 492	- 13,2 %	1 458 588	1 496 593	- 2,5 %
Dont carburant	16 779	19 242	- 12,8 %	161 575	174 028	- 7,2 %

► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz)

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Sept-2012	Sept-2011	variation	Sept-2012	Sept-2011	variation
Alsace	20	6	+ 233%	93	120	- 23%
Aquitaine	37	30	+ 23%	225	257	- 12%
Auvergne	4	11	- 64%	81	132	- 39%
Basse-Normandie	19	22	- 14%	151	133	+ 14%
Bourgogne	14	14	+ 0%	105	96	+ 9%
Bretagne	32	31	+ 3%	240	198	+ 21%
Centre	29	30	- 3%	247	180	+ 37%
Champagne-Ardenne	12	6	+ 100%	57	40	+ 43%
Corse	36	1		58	99	- 41%
Franche-Comté	21	13	+ 62%	121	121	+ 0%
Haute-Normandie	9	26	- 65%	136	135	+ 1%
Ile-de-France	18	13	+ 38%	114	52	+ 119%
Languedoc-Roussillon	12	16	- 25%	77	127	- 39%
Limousin	6	8	- 25%	111	84	+ 32%
Lorraine	25	18	+ 39%	71	105	- 32%
Midi-Pyrénées	18	30	- 40%	172	242	- 29%
Nord-Pas-de-Calais	10	20	- 50%	75	143	- 48%
Pays de la Loire	40	25	+ 60%	305	214	+ 43%
Picardie	32	28	+ 14%	128	138	- 7%
Poitou-Charentes	11	14	- 21%	148	112	+ 32%
Provence-Alpes Côte d'Azur	12	13	- 8%	229	223	+ 3%
Rhône-Alpes	32	52	- 38%	333	412	- 19%
TOTAL	449	427	+ 5%	3 277	3 363	- 3%

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

	Mois				Cumul			
Energies	Sept-2012	Sept-2011	Variation Sept-12/ Juin -11	PdM	Sept-2012	Sept-2011	Variation cumul Sept-12/ Sept-11	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%
GPL	165	3 356	- 95,1%	0,1%	11 228	56 653	- 80,2%	0,7%
Hybride	1 239	874	+ 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%
TOTAL	167 480	169 944	- 1,4%	100%	1 660 873	1 657 489	+ 0,2%	100%

► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne de septembre 2012 (*)

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

	Nombre de visites
Mai 2012	16 076
Juin 2012	14 439
Juillet 2012	14 638
Août 2012	15 031
Sept 2012	17 606

► 5 premiers points d'entrée sur le site cfbp.fr

	Sept 2012
1- Accueil	22,0 %
2- Carte stations GPL	15,5 %
3- Caractéristiques générales des GPL	9,6 %
4- Offre des constructeurs	7,1 %
5- Atouts du GPL carburant	7,0 %



2 ACTUALITES TECHNIQUES & REGLEMENTAIRES

► Rapport sur l'industrie pétrolière et gazière

Le rapport annuel « Pétrole, gaz, énergies décarbonées : rapport sur l'industrie en 2011 » vient d'être publié par le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Il comprend toutes les informations depuis l'exploration jusqu'à la distribution des produits et dresse l'ensemble des enjeux liés au pétrole, au gaz et aux biocarburants.

Des fiches thématiques abordent les marchés et approvisionnements internationaux, l'exploration-production et l'industrie des produits pétroliers en France, la logistique pétrolière et gazière, la vente au consommateur final.

On reprend dans les pages suivantes une partie de la fiche 8- « Les carburants de substitution » qui traite notamment du GPL carburant.

L'ensemble du rapport est par ailleurs disponible à l'adresse :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Edition-2011,29083.html>

8 – Les carburants de substitution

Une nouvelle réglementation « durabilité » pour les biocarburants et des consommations toujours marginales pour le GPL-c et le GNV

L'objectif d'incorporation de biocarburants dans les carburants traditionnels, fixé à 7 % en énergie depuis 2010, n'est pas encore atteint.

Les biocarburants doivent désormais respecter les nouvelles obligations relatives aux critères de durabilité.

Le développement du GPL ralentit, avec la fin du bonus écologique spécifique, et celui du gaz naturel véhicule reste marginal.

Le gaz de pétrole liquéfié-carburant (GPL-c)

Le GPL (Gaz de Pétrole Liquéfié) carburant est un mélange de 50 % de butane et 50 % de propane, provenant du raffinage du pétrole, ou de gisements de gaz naturel.

Les véhicules alimentés au GPLc se caractérisent par un rejet relativement faible d'émissions polluantes. Les véhicules fonctionnant au GPLc sont soumis à la même réglementation antipollution que les véhicules fonctionnant à l'essence. Selon une étude menée en 2004 par l'ADEME, Energy Saving Trust, par les industriels du GPL et par quatre laboratoires européens et notamment par IFP Énergies nouvelles, les véhicules GPLc consomment en moyenne 30 % en volume de plus mais émettent environ 12 % de moins de CO₂ par kilomètre parcouru que les véhicules essence.

Le marché européen des véhicules GPLc a connu en 2009 et 2010 un très fort développement avec plus de 4 millions de véhicules actuellement en circulation.

En France, les soutiens mis en place par le gouvernement ont permis une augmentation importante du nombre de véhicules en circulation. En effet, le nombre de véhicules particuliers équipés pour fonctionner avec du GPLc est resté stable entre 2004 et 2008, autour de 140 000 unités : il a connu une forte hausse en 2009 et 2010. Le parc français comptait, fin 2011, près de 215 000 véhicules GPLc (0,5 % du parc automobile).

Le réseau français de stations-service GPLc est resté stable en 2011 et couvre une grande partie du territoire national.

Il compte actuellement près de 1 685 points de vente ouverts au public et près de 100 stations privées (en partie pour l'approvisionnement des parcs des collectivités).

Les capacités actuelles d'approvisionnement et la

taille du réseau de distribution permettraient en théorie d'alimenter un parc de plus de 1,5 millions de véhicules GPLc en France.

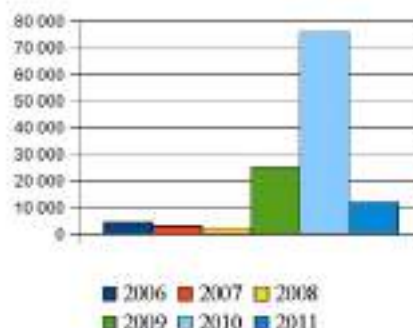
Ventes de véhicules neufs

75 569 nouvelles immatriculations de véhicules GPLc ont été enregistrées en 2010, contre 24 823 en 2009 et 2 250 en 2008, soit des ventes multipliées par 33 en deux ans. La part de marché des véhicules GPLc a atteint plus de 3,25 % des véhicules neufs immatriculés en 2010 contre 1,08 % en 2009. Cette hausse des ventes s'explique par la commercialisation de nouveaux modèles, un bonus écologique spécifique et les avantages fiscaux pour les particuliers et les professionnels.

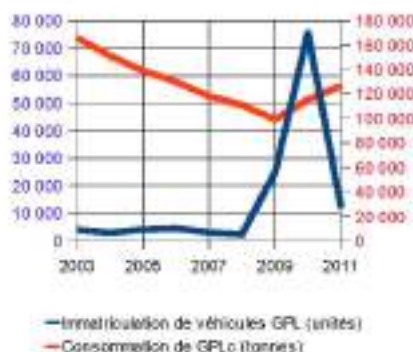
En 2011, avec la fin du bonus écologique spécifique au GPLc, les nouvelles immatriculations de véhicules GPLc sont revenues à un niveau plus bas (11 874 immatriculations en 2011).

Comme les années précédentes, le prix moyen à la pompe est moins élevé que celui du SP95 (0,90 € le litre, soit 0,68 € de moins en mai 2012), notamment du fait d'une fiscalité réduite.

Évolution du nombre d'immatriculations de véhicules GPL (mono ou bicarburant)



Évolution de la consommation de GPLc



La consommation de GPLc a poursuivi sa hausse en 2011 malgré la baisse des immatriculations, compte tenu de l'augmentation du parc de véhicules en circulation.

Le gaz naturel-véhicule (GNV)

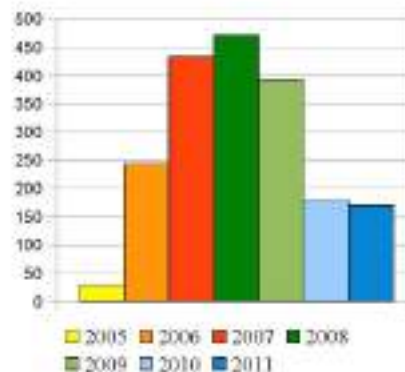
Le GNV est strictement identique au gaz naturel circulant dans les réseaux de distribution (méthane), mais est ici destiné à la consommation automobile. Il est en général issu des gisements de gaz naturel, mais peut aussi être obtenu par épuration du biogaz, énergie renouvelable. Il se liquéfie à des températures plus basses que le GPLc (-161°C), à pression atmosphérique. Il est donc transporté dans les réservoirs à une pression de 200 bars.

D'après l'étude menée, en 2006, par le ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, l'ADEME, IFP Energies nouvelles et l'AFGNV, les émissions d'un véhicule consommant du GNV (CO, CO₂, NO_x, hydrocarbures imbrûlés, particules) sont parmi les plus faibles de tous les carburants issus des énergies fossiles.

Le GNV est aujourd'hui essentiellement utilisé par des véhicules de flottes captives (autobus, bennes à ordures ménagères, poids lourds et véhicules légers d'entreprises). Les principales villes européennes sont équipées en bus GNV à hauteur de 13 % de leurs flottes. En France, une agglomération sur deux, de plus de 150 000 habitants, est équipée avec des bus au GNV.

Le parc de véhicules de particuliers au GNV est peu développé en France, les stations étant pour leur quasi-totalité privées.

Évolution du nombre d'immatriculations de véhicules GNV (mono ou bicarburant)



Les incitations à l'utilisation du GPLc et du GNV

Bonus écologique

L'aide pour l'achat de ce type de véhicule est aujourd'hui soumise aux mêmes conditions d'émissions de CO₂ que l'aide pour l'achat d'un véhicule propre fonctionnant à l'essence ou au gazole.

Mesures fiscales

– Le GNV utilisé comme carburant est totalement exonéré de la Taxe Intérieure sur la Consommation de Gaz Naturel (TICGN).

– le GPL bénéficie d'une Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques plus faible (TICPE à taux réduit de 107,6 €/t, soit 5,99 €/l contre 60,69 €/l pour les supercarburants et 42,84 €/l pour le gazole) ;

– pour les véhicules de société, la TVA est récupérable à 100 % pour les véhicules utilitaires et les voitures particulières fonctionnant au GPLc ou au GNV ;

– exonération totale ou partielle de la taxe proportionnelle sur les certificats d'immatriculation, selon les régions.

Les biocarburants

Le plan biocarburants français

La France s'est engagée dans un programme de développement des biocarburants et met en œuvre une série de mesures permettant d'encourager

Les statistiques de la filière GPL pour les pays européens ont été diffusés par l'AEGPL (*)

Nous donnons ci-après la synthèse et les chiffres concernant la France.



© Argus Media Ltd. PRIVATE & CONFIDENTIAL



11 France

- France has one of the oldest and best established LPG markets in the world, and LPG remains a key residential fuel, especially for rural off-grid areas.
- The EU's economic woes had a significant impact on France, but 2011 saw a modest recovery in economic output at the start of the year. Primary energy demand dropped by 2pc to 246.9mn toe, reflecting the country's economic conditions. The country's energy profile is unusual in western Europe, with nuclear energy providing over 40pc of the country's energy needs.
- Overall LPG consumption contracted by nearly 13pc in 2011 to just over 3mn t, mainly because of a slip in demand from the 1.2mn t/yr domestic sector. But demand fell across nearly all sectors, including light industrial use, petrochemical consumption and agriculture.
- The country's autogas sector saw a rise in demand to 229,000t, up by 6pc from 216,000t. But the year also saw the cessation of government tax incentives which led to a decline in new vehicle registrations, although the overall fleet size grew from 182,479 vehicles to 194,969 vehicles.
- The country's key distributor firms have worked hard to expand the reach of LPG in various innovative ways, such as developing the barbeque heater market, exploring hybrid fuels in household boiler systems such as solar heating combined with propane and penetrating the new-building construction sector. The industry looks well placed to meet the challenges of the future.
- The country's extensive use of LPG in the agricultural sector also dropped from 426,000t to 369,000t, but remains the second largest in the world, after the US.
- France's LPG production dropped to 1.42mn t, 18.4pc lower than in 2010. The country had to deal with a wave of labour unrest as Netherlands-based chemicals giant LyondellBasell closed its 82,000 b/d refinery at Berre l'Etang.
- France's influence in the Mediterranean is centred around the giant storage and terminal hub at Lavera, which is the region's pricing hub. Unlike other Mediterranean countries apart from Italy, France is a large consumer of propane rather than butane.

(*) European LPG Sector – Overview 2012 – Argus media – Diffusion réservée aux membres de l'AEGPL.

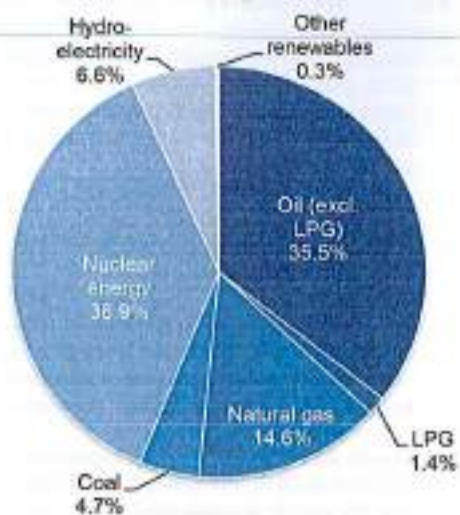
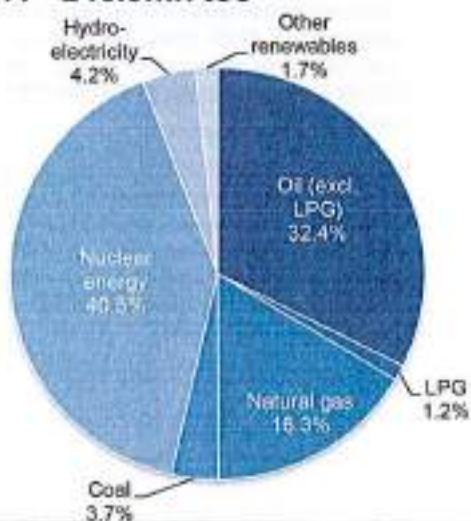
Les chiffres concernant la pétrochimie ne proviennent pas du CFBP.

France LPG supply/demand balance		2010	2011
Total population	(mn)	62.80	63.13
Number of households	(mn)	27.95	28.27
Share of urban population	(%)	78.1	78.6
Share of rural population	(%)	21.9	21.4
LPG production ('000t)	From refinery	1,740	1,420
	From gas processing	-	-
	Total production	1,740	1,420
LPG imports	('000t)	2,512	2,662
LPG exports	('000t)	1,137	1,123
LPG consumption ('000t)	Domestic	1,419	1,193
	Agriculture	426	369
	Industry	329	296
	Transport	216	229
	Refinery	-	-
	Chemical	1,082	941
	Total consumption	3,472	3,028
LPG consumption by type ('000t)	Packed	536	515
	Bulk	1,738	1,442
Autogas	Consumption ('000t)	216	229
	Number of vehicles	182,479	194,969
	Number of dispensing sites	1,792	1,771
LPG domestic consumption	(kg/capita)	23	19
	(kg/household)	51	42

Table 11-1: France LPG supply/demand balance

(*) European LPG Sector – Overview 2012 – Argus media – Diffusion réservée aux membres de l'AEGPL.

Les chiffres concernant la pétrochimie ne proviennent pas du CFBP.

Total 2001 - 258.4mn toe**Total 2011 - 246.9mn toe****Figure 11-1: France primary energy consumption**

(*) European LPG Sector – Overview 2012 – Argus media – Diffusion réservée aux membres de l'AEGPL.

Les chiffres concernant la pétrochimie ne proviennent pas du CFBP.



4 DANS LA PRESSE

> **A quand les flottes d'entreprise écolo ?** par Marc Teyssier d'Orfeuil
Courrier Cadres – octobre 2012

> **Mondial de l'automobile – Le GPLc poursuit sa « traversée du désert »**
(avec entretien J.Pedessac)
BIP – 1^{er} octobre 2012

À quand les flottes d'entreprise écolo ?

Le Club des Voitures Écologiques rappelle aux gestionnaires de flottes que toutes les solutions sont complémentaires. Le point quelques semaines après le lancement du plan automobile du gouvernement.

Par Marc TEYSSIER D'ORFEUIL, délégué général du Club des Voitures Écologiques.



LANCER LE MARCHÉ DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES

Arnaud Montebourg, ministre du Redressement productif, a augmenté le 25 juillet 2012 le superbonus véhicules électriques à 7 000 euros, conforté celui pour les véhicules hybrides, et élargi l'assiette en le rendant accessible aux professionnels et aux collectivités. Renault et PSA ont beaucoup investi dans ces filières, il faut maintenant lancer le marché...

Avec les prix du carburant à la hausse et ces encouragements, ces solutions deviennent inté-

"Aujourd'hui, 1 % du parc roulant est concerné en France."

ressantes. Pour autant, une analyse des usages est nécessaire car elles ne remplaceront pas du jour au lendemain les véhicules thermiques. Même si le déploiement des bornes de recharge ne devrait pas être un frein pour les entreprises, quelles sont les alternatives ?

GPL, GNV, E85 : LES CARBURANTS MOINS CHERS EXISTENT DÉJÀ !

Face à la hausse des prix des carburants à la pompe, il est nécessaire de rappeler que d'autres solutions existent aujourd'hui, et qu'elles sont éprouvées partout dans le monde. Pourquoi pas en France ? L'Observatoire du véhicule d'entreprise (OVE) calcule que le TCO (total cost ownership) d'un véhicule GPL (gaz de pétrole liquéfié) ou "flex fuel" (carburant modulable) E85 est meilleur ou équivalent à celui d'un véhicule diesel récent. Le premier peut faire le plein dans 1 750 stations en France, quand

le second garantit à son conducteur un carburant d'origine française (pour sa partie bioéthanol). Le GNV (gaz naturel pour véhicules) devient quant à lui rentable à partir d'une certaine taille de flotte, et il donne des débouchés à nos agriculteurs et aux filières déchets via la méthanisation. Dans ces trois cas, le gain est sensible en termes de CO₂, et devient flagrant en termes de polluants locaux (dioxyde d'azote NO₂, particules fines).

DIMINUER LE TCO TOUT EN ÉTANT ÉCOLO

Peut-être pourrions-nous imaginer un jour une taxe sur les véhicules des sociétés qui varie en fonction des polluants locaux ? En attendant, le Club propose d'octroyer aux véhicules écologiques une gratuité de stationnement limitée en voirie via le disque vert, un crédit de télépéage de 2 000 euros sur les autoroutes, des abonnements parking à prix préférentiels, un éco-prêt à taux zéro sous condition de ressources... Aujourd'hui, 1 % du parc roulant est concerné en France. Si tous les acteurs publics et économiques œuvrent en ce sens, peut-être aurons-nous demain dans les entreprises des véhicules économiques et écologiques ? ■

VALORISER LES ENTREPRISES ET COLLECTIVITÉS VERTUEUSES

Afin d'encourager les entreprises qui font l'effort de se tourner vers ces solutions plus respectueuses de l'environnement, et de les inciter à économiser sur leur budget carburant, le magazine *Voiture Écologique* lance un concours de la flotte écologique de l'année. Par ailleurs, l'association Avenir-France a initié en juillet l'édition 2012 de ses Trophées des villes écoresponsables, dont la remise des prix aura lieu en décembre lors du Congrès national des collectivités électromobiles de La Rochelle.



ZOOM

Le GPLc poursuit sa traversée du désert

Comme lors des éditions précédentes du Mondial de l'automobile, à la Porte de Versailles, le GPL carburant dispose d'une – modeste – fenêtre de visibilité, dans le hall 2 dédié aux énergies alternatives. À cette occasion, le BIPA rencontré Joel Pedessac, directeur général du CFBP (Comité français du butane et du propane). Dans l'attente de jours meilleurs ?

Mondial de l'automobile : le GPL carburant poursuit sa "traversée du désert"...

Comme lors des éditions précédentes du grand rendez-vous de l'automobile à la Porte de Versailles, le GPL carburant dispose d'une - modeste - fenêtre de visibilité, dans le hall 2 du Parc des Expositions dédié aux énergies alternatives, au voisinage des biocarburants et, surtout, d'une motorisation électrique omniprésente. À cette occasion, le BIP a rencontré Joël Pedessac, directeur général du CFBP (Comité français du butane et du propane). Dans l'attente de jours meilleurs ?

Pour Joël Pedessac, le marché automobile des modèles alimentés au GPLc est objectivement "pauvre". Alors qu'il n'y a pas si longtemps (2009 et 2010), les ventes mensuelles représentaient 10 000 unités par mois, le chiffre est tombé à environ 200 (et même 90 pour le seul mois d'août)... Conséquence prévisible de la suppression par le gouvernement précédent du bonus spécifique de 2 000 euros dont bénéficiaient ces motorisations. De la part des utilisateurs et clients potentiels, pourtant, « il n'y a pas de désaffection mais les constructeurs ont arrêté d'en vendre ». En tout cas sur le marché français. Inutile donc, de rechercher ailleurs que dans cette partie du Hall 2 une quelconque référence à ce carburant apprécié de ses utilisateurs mais apparemment mal aimé des Pouvoirs publics.

Le prix à la pompe, pourtant, reste attractif, le réseau de distribution suffisamment dimensionné (environ 1 700 en début d'année) malgré la perte de quelques unités et, on l'a dit, ceux qui roulent au GPLc sont satisfaits de leur choix. Pour continuer à utiliser ce carburant dans un véhicule neuf, il ne reste donc plus que le recours au marché automobile des pays limitrophes, où ces motorisations continuent d'être commercialisées... y compris par les constructeurs français. Et ce alors même que ces pays, comme par exemple l'Italie ou l'Allemagne, n'accordent pas de bonus spécifique aux acquéreurs de véhicules au GPLc. Comprenez qui pourra !

« **En Italie, le marché du GPLc est plus mature** », souligne Joël Pedessac, en évoquant un chiffre de ventes annuelles de quelque 300 000 véhicules équipés (pour un parc en circulation de l'ordre de 1,7 million). Avec une part de marché du GPLc de l'ordre de 5 %, par rapport à l'ensemble essences/gazole. À la différence de ce qui se passe en France, les constructeurs continuent donc d'en assurer la promotion. Alors que sur le marché français, « ils estiment qu'il n'y a aucune visibilité », en particulier pour ce qui est de l'attitude des Pouvoirs publics. Laquelle, il est vrai, n'a pas toujours été constante en ce domaine...

Le changement de majorité politique, au printemps 2012, peut-il annoncer des temps plus cléments pour le GPLc ? Joël Pedessac évoque de nouvelles rencontres avec les autorités de tutelle et les « signaux » émis au niveau gouvernemental, comme par exemple la suggestion d'interdire les moteurs diesel en centre-ville ou un soutien renforcé aux véhicules électriques et hybrides. Mais, regrette-t-il, « les autres énergies alternatives sont sacrifiées ».

C'est dans ce contexte que le CFBP vient de suggérer l'instauration d'un "mini-bonus" (400 euros), une prime spécifique d'un montant plus modeste que l'ancien bonus mais, malgré tout, suffisant pour envoyer un signal favorable, tant en direction des utilisateurs que des constructeurs (cf. BIP du 28.09). « Cela coûterait moins cher à l'État, d'autant que le dispositif serait autofinancé par le renforcement des malus » sur les véhicules les plus émetteurs de CO₂, commente le directeur général du CFBP. Pour qui mieux vaut un petit bonus stable dans le temps qu'un bonus certes alléchant (celui d'avant couvrait quasiment l'intégralité d'une adaptation moteur) mais éphémère. Dans l'immédiat, « nous sommes vraiment dans l'expectative, avec les autres filières alternatives ». Même la possibilité - techniquement démontrée - d'hybrider un moteur thermique GPLc avec un moteur électrique (avec à la clé des émissions très réduites) n'est pas éligible actuellement.

« Tant que le marché français demeurera en offre constructeur à 80 % de diesel, il restera peu de place pour d'autres solutions », reconnaît Joel Pedessac. Tout en estimant pourtant que la mise en conformité d'une gamme à la future norme Euro 6 se ferait sans coûts supplémentaires pour un constructeur avec le GPLc, ce qui ne sera pas le cas avec le diesel.

Faute d'incitation nouvelle, le GPLc risque de se voir condamner à "vivoter", avec des volumes de vente annuels sur le marché français à peine supérieurs à 120 000 tonnes. Alors que le réseau de distribution, tel qu'il existe, permettrait d'en écouler 10 fois plus. Manière de rappeler, pour le CFBP, que ce carburant s'inscrit, plus largement, dans un marché des GPL (gaz de pétrole liquéfiés) qui écoule, chaque année, un peu moins de 3 millions de tonnes (dont 80 % de propane). Or ce marché est en baisse structurelle, s'étant érodé de 20 à 30 % ces dernières années du fait de la baisse des consommations individuelles en résidentiel/tertiaire, à la faveur des efforts entrepris en matière d'isolation et d'équipement en chaudières plus performantes. Un regain d'intérêt pour le GPLc permettrait donc de compenser une partie des volumes perdus, d'autant que la ressource, qui provient pour plus de 60 % du raffinage (le reste faisant partie des fractions extraites sur les champs en association avec le pétrole et le gaz naturel) est largement disponible.

Au-delà de la carburation automobile, le marché du propane et du butane ne suscite pas davantage l'intérêt des Pouvoirs publics. Le projet actuellement en chantier de réforme de la tarification (en vue d'instaurer une tarification progressive) de concerne que les énergies de réseau, excluant *de facto* les gaz liquéfiés (y compris ceux distribués dans le cadre de réseaux communaux en zones rurales) et le fioul domestique. Un rapport spécifique en vue d'une adaptabilité des futures dispositions à ces énergies de stockage a bien été demandé, mais son élaboration n'est pas attendue avant deux ans environ.

Quant au marché des ventes en conditionné (les bonbonnes de butane de 13 et 5 kg), il est lui aussi en baisse structurelle, en concurrence frontale avec l'électricité, en particulier dans le domaine de la cuisson. Ne représentant qu'une fraction marginale (moins de 2 %) de la demande énergétique globale en France, il ne suscite pas davantage d'intérêt. « À tort », estime Joel Pedessac, qui met en exergue le fait que la puissance instantanée représentée par les millions de foyers français équipés au butane, au moment de préparer leurs repas, équivaut à celle de... 27 réacteurs nucléaires. À méditer lorsque surviendront les prochaines pointes de consommation hivernales, alors même que les projets gouvernementaux prévoient une réduction de la part de marché de l'énergie nucléaire en France...

Mercedes présente une version de sa classe B équipée au GNV

En dehors du tout-électrique et de l'hybride (essence-électrique ou diesel-électrique), les motorisations alternatives à l'essence ou au gazole se voient réduites à la portion congrue dans les allées du Mondial de l'automobile. C'est le cas du bioéthanol E 85, dont les modèles commercialisés en France se comptent sur les doigts d'une main (il y a notamment le véhicule de loisirs Duster de Renault-Dacia). Mais aussi du GNV (gaz naturel pour véhicules), encore plus mal connu du grand public que le GPLc (avec lequel il est parfois confondu...). Il est cependant un constructeur qui semble y croire, non des moindres puisqu'il s'agit de l'allemand Mercedes. Lequel a officiellement présenté la semaine dernière à Paris, en première mondiale, son modèle B 200 Natural Gas Drive. Il s'agit d'une version bicarburant, dotée d'un réservoir de 125 litres de gaz naturel (offrant 500 km d'autonomie) associé à une réserve d'essence de 12 litres. Le moteur, d'une puissance de 115 kW (156 ch) affiche un niveau d'émissions de CO₂ de 115 grammes par km. Selon la marque à l'étoile, cette voiture, dont la commercialisation en France est prévue début 2013, anticipe la norme antipollution Euro 6 devant entrer en vigueur au 1^{er} septembre 2014.

Daniel Borja

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES (oct. 2012)....Page 1

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

2- ACTUALITÉS TECHNIQUES & RÉGLEMENTAIRESPage 6

- ▶ Epreuve de contrôle des bouteilles de butane commercial de moins de 6,5 l

3- EN BREFPage 7

- ▶ Bilan du Mondial 2012
- ▶ 13èmes Rencontres parlementaires sur l'énergie
- ▶ Avancée du projet « Bâtiments pilotes »

4- PRESSE..... Page 12

- ▶ Le mystère GPL
- ▶ Primagaz inaugure un réseau public
- ▶ Totalgaz : une offre pour les maisons basse consommation
- ▶ Plus d'un million de bouteilles remplies (Stogaz à Mâcon)

1 STATISTIQUES (Octobre 2012)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	OCTOBRE-2012	OCTOBRE-2011
Température moyenne	13°3	13°9
Nombre de jours ouverts	23	21
Degrés-jours du mois	123,6	108,5
Coefficient de rigueur	0,945	0,830
Degrés-jours cumulés	1 394,2	1 149,3

(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 2012

> Total Ventes « vrac » oct 2012 vs oct 2011 : + 15,0 %

> Total Ventes « conditionné » oct 2012 vs oct 2011 : + 5,1 %

> Total Ventes « GPL carburant stations » oct 2012 vs oct 2011 : - 1,5 %

**Comité Français du
Butane et du Propane**

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

N° SIRET : 784 855 033 00063

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

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	oct-2012	oct-2011	Variation	oct-2012	oct-2011	Variation
BUTANE						
conditionné	25 325	24 141	+ 4,9 %	238 798	244 342	- 2,3 %
vrac	9 097	8 331	+ 9,2 %	58 426	61 918	- 5,6 %
s/total Butane	34 422	32 472	+ 6,0 %	297 224	306 260	- 3,0 %
PROPANE						
conditionné	10 319	9 841	+ 4,9 %	111 747	112 372	- 0,6 %
Condi/carburant	6 279	5 916	+ 6,1 %	55 464	57 309	- 3,2 %
s/total conditionné	16 598	15 757	+ 5,3 %	167 211	169 681	- 1,5 %
Vrac carburant	2 969	2 863	+ 3,7 %	27 143	28 415	- 4,5 %
Vrac 0/6 T	47 074	39 493	+ 19,2 %	526 491	521 882	+ 0,9 %
Vrac 6/12 T	10 597	8 802	+ 20,4 %	99 248	97 411	+ 1,9 %
Vrac 12/80 T	26 553	21 186	+ 25,3 %	173 892	167 951	+ 3,5 %
Vrac 0/80 T	84 224	69 481	+ 21,2 %	799 631	787 244	+ 1,6 %
Vrac > 80 T	40 604	38 272	+ 6,1 %	220 179	229 928	- 4,2 %
Réseau canalisé	2 712	2 499	+ 8,5 %	40 513	39 326	+ 3,0 %
Sous-total vrac	130 509	113 115	+ 15,4 %	1 087 466	1 084 913	+ 0,2 %
Sous-total propane	147 107	128 872	+ 14,1 %	1 254 677	1 254 594	+ 0,0 %
GPLc / Stations	9 812	9 959	- 1,5 %	98 028	107 042	- 8,4 %
Total conditionné	41 923	39 898	+ 5,1 %	406 009	414 023	- 1,9 %
Total vrac	139 606	121 446	+ 15,0 %	1 145 892	1 146 831	- 0,1 %
TOTAL	191 341	171 303	+ 11,7 %	1 649 929	1 667 896	- 1,1 %
Dont carburant	19 060	18 738	+ 1,7 %	180 635	192 766	- 6,3 %

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

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Oct-2012	Oct-2011	variation	Oct-2012	Oct-2011	variation
Alsace	1	34	- 97%	94	154	- 39%
Aquitaine	44	44	+ 0%	269	301	- 11%
Auvergne	29	15	+ 93%	110	147	- 25%
Basse-Normandie	35	43	- 19%	186	176	+ 6%
Bourgogne	20	11	+ 82%	125	107	+ 17%
Bretagne	29	25	+ 16%	269	223	+ 21%
Centre	32	21	+ 52%	279	201	+ 39%
Champagne-Ardenne	6	8	- 25%	63	48	+ 31%
Corse	42	1		100	100	+ 0%
Franche-Comté	15	13	+ 15%	136	134	+ 1%
Haute-Normandie	18	21	- 14%	154	156	- 1%
Ile-de-France	16	14	+ 14%	130	66	+ 97%
Languedoc-Roussillon	35	18	+ 94%	112	145	- 23%
Limousin	22	10	+ 120%	133	94	+ 41%
Lorraine	18	9	+ 100%	89	114	- 22%
Midi-Pyrénées	32	31	+ 3%	204	273	- 25%
Nord-Pas-de-Calais	25	21	+ 19%	100	164	- 39%
Pays de la Loire	55	46	+ 20%	360	260	+ 38%
Picardie	24	16	+ 50%	152	154	- 1%
Poitou-Charentes	22	14	+ 57%	170	126	+ 35%
Provence-Alpes Côte d'Azur	21	30	- 30%	250	253	- 1%
Rhône-Alpes	66	35	+ 89%	399	447	- 11%
TOTAL	607	480	+ 26%	3 884	3 843	+ 1%

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

Energies	Mois				Cumul			
	Oct-2012	Oct-2011	Variation Oct-12/ Oct-11	PdM	Oct-2012	Oct-2011	Variation cumul Oct-12/ Oct-11	PdM
Gazole	114 005	131 700	- 13,4%	70,2%	1 168 554	1 323 580	- 11,7%	73,9%
Essence	43 094	41 934	+ 2,8%	26,5%	390 695	484 829	- 19,4%	24,7%
GPL	108	193	- 44,0%	0,1%	1 755	11 421	- 84,6%	0,1%
Hybride	3 789	1 363	+ 178,0%	2,3%	7 923	10 195	- 22,3%	0,5%
Superéthanol	637	686	- 7,1%	0,4%	6 395	4 990	+ 28,2%	0,4%
GNV	15	21	- 28,6%	0,0%	117	154	- 24,0%	0,0%
Electrique	763	206	+ 270,4%	0,5%	5 102	1 634	+ 2 12,2%	0,3%
TOTAL	162 411	176 103	- 7,8%	100%	1 580 541	1 836 803	- 14,0%	100%

► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne d'octobre 2012 (*)

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

	Nombre de visites
Mai 2012	16 076
Juin 2012	14 439
Juillet 2012	14 638
Août 2012	15 031
Sept 2012	17 606
Oct 2012	17 711

► 5 premiers points d'entrée sur le site cfbp.fr

	Sept 2012	Oct 2012
1- Accueil	22,0 %	22,7 %
2- Carte stations GPL	15,5 %	9,0 %
3- Caractéristiques générales des GPL	9,6 %	11,6 %
4- Offre des constructeurs	7,1 %	5,7 %
5- Atouts du GPL carburant	7,0 %	7,7 %

► Epreuve de contrôle des bouteilles de butane commercial de moins de 6,5 l

Par son courrier du 22 octobre 2012, le Service des risques technologiques du MEDDE accorde le remplacement de l'épreuve hydraulique de contrôle périodique par une épreuve d'étanchéité à 7 bar pour « les bouteilles de butane commercial de moins de 6,5 litres fabriquées entre le 1^{er} janvier 1967 et le 31 octobre 2001 et exploitées » par les adhérents du CFBP.

Rappel du contexte réglementaire :

Ces bouteilles, exploitées par Campinggaz, n'ont été soumises à la réglementation des équipements sous pression (réglementation de 1943 et textes dérivés) qu'à partir des fabrications de 1967. Bénéficiant d'un régime particulier (arrêtés du 26 octobre 1966 puis du 26 octobre 1984), ces petites bouteilles n'étaient cependant pas soumises à l'épreuve hydraulique de fabrication ni aux contrôles périodiques.

C'est l'arrêté du 3 mai 2004 qui impose le contrôle périodique de ces bouteilles à compter du 1^{er} juillet 2013 et exige, que, sauf disposition contraire, le contrôle périodique des bouteilles fabriquées conformément à la réglementation française soit conforme aux dispositions de l'ADR qui prévoit dans un Nota du 6.2.3.5.1 :

« Avec l'accord de l'autorité compétente du pays qui a délivré l'agrément de type, l'épreuve de pression hydraulique de chaque bouteille en acier soudée destinée au transport des gaz du N° ONU 1965 hydrocarbures gazeux en mélange liquéfié, n.s.a., de capacité inférieure à 6,5 l, peut être remplacée par une autre épreuve assurant un niveau de sécurité équivalent. »

Le CFBP a donc demandé l'accord de l'administration française pour le remplacement de l'épreuve hydraulique de contrôle périodique par un contrôle d'étanchéité pneumatique à 7 bar réalisé conformément aux dispositions de la norme européenne EN 1440 relative au contrôle périodique des bouteilles de GPL qui sera référencée dans la prochaine révision de l'ADR début 2013 : la bouteille est pressurisée à 7 bar par injection d'une dose de propane et montée en température. A cet effet, la bouteille est aspergée d'eau chaude puis immergée entièrement dans un bain d'eau chaude. Toutes précautions sont prises pour éviter les bulles d'air lors de l'introduction de la bouteille dans le bain. Un opérateur s'assure de l'absence de relâchement gazeux dans l'eau. Cette méthode permet de s'assurer de l'étanchéité complète de la bouteille (enveloppe, soudures), et de sa valve tout en évitant la vidange et le dégazage des bouteilles.

Le « Guide professionnel CFBP pour le contrôle périodique des bouteilles de butane commercial d'une contenance inférieure à 6,5 litres » du 27 juillet 2012, validé par le courrier de l'administration du 22 octobre 2012 décrit en détails le domaine d'application et les dispositions spécifiques de contrôle périodique (contrôle d'étanchéité pneumatique à 7 bar, marquage, attestation de contrôle périodique) ainsi que les mesures compensatoires.

o.barberis@cfbp.fr





3 En Bref

► Bilan du Mondial 2012

La filière GPL était présente au Mondial de l'Automobile 2012 avec comme objectifs :

- présenter et convaincre des qualités du GPL
- exister dans le contexte incertain des énergies renouvelables
- renforcer la notoriété auprès du public

■ Bilan général

- **Fréquentation :**
 - . baisse de 2,5 % sur l'ensemble du Mondial par rapport à 2010, du fait de l'emplacement du stand,
 - . environ 3 000 contacts qualifiés sur le GPL.
- **Présence du GPL au Mondial :**
 - . conforte les utilisateurs qui, en général, sont consternés du manque de succès malgré les atouts du produit.
- **Découverte des atouts du GPL :**
 - . pour les visiteurs qui recherchaient quelle énergie alternative utiliser.

■ Bilan pour les relations institutionnelles

- Réception sur le stand du Président de la Commission développement durable de l'Assemblée Nationale accompagné de 6 députés.
- Participation aux 2 journées organisées par le Club des Voitures Ecologiques (CVE) dans le cadre de RIVE et remise d'un dossier institutionnel sur le GPLc aux parlementaires participants et présents.
- **Messages : la présence au Mondial a permis de transmettre les messages sur les sujets suivants :**
 - . le prix du carburant en période de crise,
 - . le réseau de distribution disponible à la charge des industriels,
 - . le GPL, carburant plus propre et sans particules,
 - . l'offre des constructeurs est limitée en France et plus développée dans d'autres pays d'Europe,
 - . le GPL a besoin de soutien et de visibilité (le bonus est un moyen).

■ Bilan des médias

- **14 interviews réalisées pendant le Mondial :**
 - . dont 1 pour la presse quotidienne nationale (cf article du *Figaro* infra p. 11-12).
- **15 retombées médias à la date du 26/10 :**
 - . dont 40 % de retombées TV/radio.
- **Principaux thèmes abordés par les médias :**
 - . un marché en crise : la chute des immatriculations VP au GPL depuis la suppression du bonus de 2 000 euros,
 - . la demande de rétablissement du bonus,
 - . les avantages du GPL : prix, écologique, disponibilité,
 - . une alternative à l'électrique, en réaction à l'angle « tout électrique » du Mondial,
 - . un carburant mal aimé : malgré les avantages, il souffre du manque d'offre constructeur .

s.gibier@cfbp.fr

Les 13èmes Rencontres parlementaires sur l'énergie se sont déroulées le 10 octobre à l'auditorium du Centre Marceau sous le titre général « Le pourquoi et le comment de la transition énergétique »,
Le CFBP a participé à cette journée : ci-dessous, la synthèse de l'intervention de Joël Pedessac.

En 2012, 10 millions de foyers utilisent quotidiennement les GPL. Quelle place peuvent-ils avoir dans notre mix futur ?

Joël Pedessac

Directeur général du Comité français du butane et du propane

Les GPL sont peu connus. Ce sont deux gaz (butane et propane) provenant de l'extraction du gaz naturel et du raffinage du pétrole, largement disponibles sur le territoire français. Le butane est par exemple utilisé dans les briquets, les bouteilles de gaz ou de Campingaz. Une bouteille de butane contient environ 180 kWh et fournit une puissance de 10 kWh pendant plusieurs heures en totale autonomie. Cette bouteille fonctionne comme une pompe à chaleur : ce sont les calories puisées dans l'air ambiant qui permettent à la bouteille de délivrer cette puissance à tout instant. Le propane, quant à lui, est vendu plutôt en citerne et participe à la production de chaleur et d'eau chaude : une citerne stocke environ 15 MWh soit la consommation moyenne d'une famille pendant une année et fournit une puissance de 200 kW. Ces deux qualités (stock d'énergie et puissance disponibles en tous points du territoire) constituent des atouts intéressants notamment quand on les compare à l'électricité sur certains de ses usages en période de pointe de consommation.

Dans le transport, le GPL carburant, avec 200 000 utilisateurs en France (d'autres pays comme la Turquie, la Pologne ou la Corée sont beaucoup plus en pointe) a plus de mal à trouver sa place à l'instar des autres énergies ou technologies alternatives. GPL, GNV ou véhicule électrique ne représentent que 1% des ventes de véhicules neufs, le diesel étant toujours dominant sur le marché Français avec près de 80% de pénétration. Développer ces énergies alternatives nécessite un support financier important mais provisoire de l'Etat. La subvention au développement du diesel n'est plus justifiée et prive l'état de ressources pour soutenir la diversification du mix énergétique du secteur des transports. S'il faut 7000€ de bonus pour un véhicule électrique, un bonus de 400 € suffirait pour soutenir la demande de véhicules GPL, le réseau de distribution, avec ses 1750 stations étant déjà largement suffisant pour accompagner un développement du marché.

Utilisés par 10 millions de foyers en France, les GPL ne représentent que 1 % de l'énergie primaire, 3 % de l'énergie résidentielle tertiaire et 32 % de l'énergie de cuisson (dont 21 % GPL seuls et 11 % GPL et électricité). Pour les besoins de cuisson, ce sont au minimum 18 000 MW qui sont produits par les bouteilles de GPL lors des 2 pointes de demande électrique de la journée à 12 h et 19 h. L'ensemble des installations de GPL (bouteilles et citernes) produisent à tout moment, y compris en période de pointe électrique, plus de 60 000 MW soit l'équivalent de 50 réacteurs nucléaires...

En matière de CO₂, les GPL arrivent en 2^{ème} position des énergies carbonées avec 270 g/kWh.

L'enjeu énergétique peut se résumer ainsi : réduire la demande énergétique en maintenant la compétitivité de l'économie française, réduire la dépendance au carbone en favorisant le renouvelable. Dans tous les cas nous devons faire face à 2 composantes de la demande énergétique : la fourniture de puissance (MW) en tout point du territoire – point faible de l'électricité – et la fourniture d'énergie (MWh) – point faible des énergies carbonées sur le long terme du fait des réserves disponibles. Le rôle des GPL peut donc être déterminant pour le succès d'une transition énergétique vers une ère moins carbonée. Parce qu'ils sont des co-produits du pétrole et du gaz naturel, ils sont une énergie disponible en quantité et dans la durée. Leur modularité (facilement transportable et stockable) leur permet d'accompagner à moindre coût le développement des EnR. L'infrastructure de distribution est existante et ne nécessite pas de moyens publics pour se renforcer si nécessaire.

La construction du mix énergétique 2030 puis 2050 doit se faire notamment à partir d'une approche des besoins par usage, de l'évolution démographique des régions et des énergies disponibles localement. Ainsi, dans les 28000 communes qui ne sont pas desservies en gaz naturel, le choix en matière de cuisson par exemple se résume à l'électricité et aux GPL. Produire de l'eau chaude sanitaire instantanée dans un bâtiment EPOS peut nécessiter des appels de puissance importants que seuls les GPL seront à même de fournir compte tenu des réseaux disponibles.

Dans un monde plus sobre en énergie, la demande de puissance instantanée risque de devenir plus critique que la quantité d'énergie consommée sur une année. Dans ce cas, les GPL auront leur place à côté des énergies de réseau et des EnR.

► Avancée du Projet « Bâtiment pilote »

Deux contrats de partenariat ont été signés avec le CFBP au mois de novembre, l'un avec la mairie de Préveranges pour la rénovation d'une poste-mairie et 4 logements sociaux, et l'autre avec la mairie de Saint-Pellerin pour la rénovation au niveau BBC rénovation d'une salle communale.

Un autre partenariat devrait voir le jour très rapidement avec l'OPHLM32, pour la rénovation de 70 logements sociaux au niveau BBC rénovation à Eauze.

Le CFBP soutient activement les opérations vertueuses menées par les acteurs publics qui ont compris la pertinence de la solution GPL dans les bâtiments économes en énergie.

Ci-dessous, une présentation succincte des projets et du calendrier dans lequel ils s'inscrivent :

■ Préveranges (Cher) : Rénovation d'un hôtel restaurant en poste + mairie et 4 logements sociaux

► Planning des travaux :

Démarrage des travaux début 2012

Achèvement automne 2012 pour mairie + poste

Achèvement au printemps 2013 pour les logements sociaux

► Etat d'avancement du projet :

- 1) rencontre du maître d'ouvrage (mairie) sur site
- 2) contact avec BE locaux et lancement de l'étude thermique pour restitution début décembre
- 3) signature du contrat de partenariat mairie et CFBP.

■ Saint-Pellerin (Manche) : Rénovation et extension au niveau BBC rénovation d'une salle de convivialité

► Planning des travaux :

Démarrage des travaux en mai 2012 - achèvement en décembre 2012

► Etat d'avancement du projet :

- 1) rencontre du maître d'ouvrage (mairie) sur site
- 2) signature du contrat de partenariat par la mairie et le CFBP
- 4) définition du plan de communication

■ Eauze (Gers) : Rénovation de 70 logements au niveau BBC rénovation

► Planning des travaux :

Décalage des travaux d'un an : début septembre 2013 - achèvement 2014

► Etat d'avancement du projet :

- 1) rencontre maître d'ouvrage (OPHLM 32) sur site
- Prochaines étapes :
 - 1) obtention d'informations tangibles sur le projet (appel d'offre, financement,...)
 - 2) signature d'un contrat de partenariat en fonction de l'étape 1)
 - 3) définition d'un plan de communication

ml.charlot@cfbp.fr



4 DANS LA PRESSE

> **Le mystère GPL**

Le Figaro et vous – 2 octobre 2012

> **Primagaz inaugure un réseau public**

Zepros Métiers Bâti – novembre 2012

> **Totalgaz : une offre pour les maisons basse consommation**

Filière Pro Magazine – octobre-novembre 2012

> **Plus d'1 million de bouteilles remplies (Stogaz à Mâcon)**

Le Journal de Saône et Loire, 20 novembre 2012

Le mystère GPL

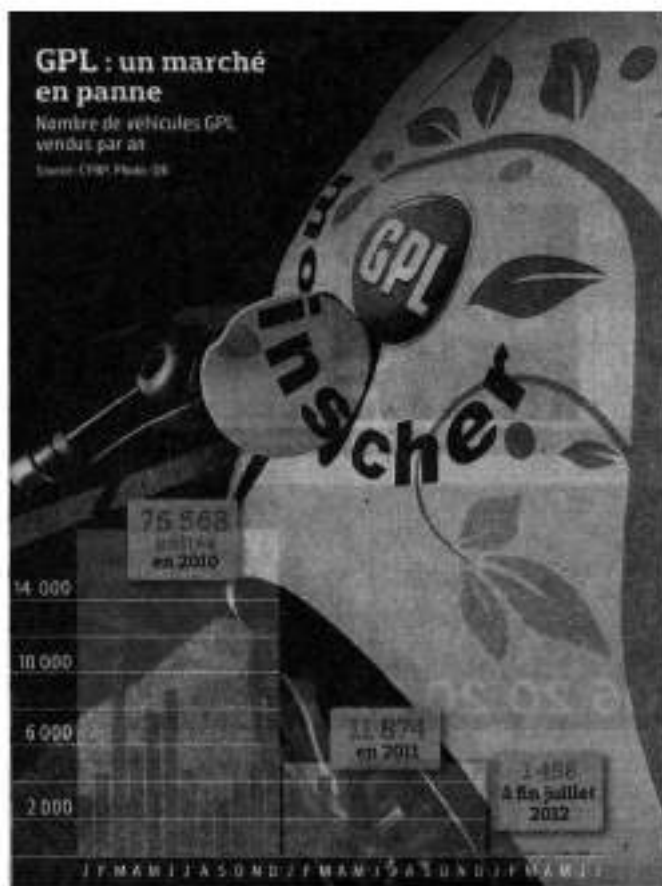
Pourquoi ce carburant économique, peu polluant
et bien distribué ne fait-il plus recette ?
L'explication se trouve en partie du côté du diesel.

PHILIPPE DOUCET

ÉNERGIE « Il n'y a pas un mot sur le GPL dans le nouveau dispositif bonus-malus s'appliquant à l'automobile », se lamente Joël Pedessac, le directeur général du Comité français du butane et du propane (CFBP), l'organisme dont dépend ce carburant. Il n'est en effet pas question une seule fois du GPL dans le décret du 30 juillet dernier, les pouvoirs publics ayant surtout décidé d'avantager fiscalement les hybrides « combinant l'énergie électrique et une motorisation à l'essence ou au gazole » : l'aide passe alors de 2000 à 4000 € (véhicules émettant moins de 110 g de CO₂ par kilomètre). Coïncidence, Citroën et Peugeot proposent depuis peu une DS5, une 3008 et une 508 hybride diesel/électrique entrant dans cette catégorie. Les déboires du GPL ont commencé fin 2010 quand l'État a supprimé l'aide à l'équipement de 2000 € en sa faveur. Les ventes de véhicules GPL se sont effondrées

de 75 000 immatriculations, dont une bonne partie de Dacia Sandero, à moins de 12 000 (moins 84 %) en 2011. La débâcle continue en 2012 : en juillet, il ne s'est vendu en France que 180 véhicules fonctionnant au GPL, et 96 en août. Au total, le marché actuel stagne à moins de 200 unités mensuelles (notre infographie). Et pourtant, même privé de cet avantage, le GPL reste un carburant intéressant. Il assure à la pompe un gain de plus de 40 % par rapport au SP 95 et encore de 10 % face au diesel. Mais le consommateur, nourri aux aides fiscales, ne le voit plus. Un pur hybride GPL (bi-motorisation électrique et gaz) fait encore mieux. Une technologie qui existe, mais pas en Europe, où le roi diesel dicte toujours sa loi. Nous avons ainsi essayé en Corée une très agréable Hyundai Elantra, une hybride strictement GPL, dont la facture de carburant s'établit, au tarif du gaz français, à moins de 5 € pour 100 kilomètres parcourus. Qui dit mieux ?

Le désastre des ventes actuelles de véhi-



cules GPL n'incite pas les constructeurs à présenter une offre pléthorique. Opel et Lada font figure de derniers des Mohicans en maintenant des modèles GPL à leur catalogue. Renault parle de revenir au gaz pour sa nouvelle Clio, à condition, encore une fois, que le marché s'y prête.

1750 stations-service équipées

C'est le cas en Italie où le GPL représente 5 % du parc avec un réseau de 3000 pompes. La France, avec 1750 stations-service équipées, offre une distribution suffisamment dense pour rouler en permanence au GPL. À défaut d'une aide de 2000 € comme auparavant, les gaziers se satisfont d'un bonus de 400 €, correspondant au prix de l'installation GPL pour un constructeur. « Il existe encore une fenêtre de tir », estime Joël Pedessac. « Le bonus, à l'inverse du malus, n'est pas inscrit dans la loi de finances en discussion, et peut donc encore évoluer en 2013 », espère-t-il.

Qu'est-ce qui pourrait changer le cours des choses en faveur du GPL ? Peut-être la pollution induite par le « tout-diesel » (près de huit voitures neuves sur dix vendues en France). Car le GPL est aussi un carburant bien plus écologique que l'huile lourde. Ses émissions sont de 11 % inférieures à celle-ci. Il rejette 96 % de NOx (monoxyde et dioxyde d'azote) de moins et ne délivre aucune particule. Voilà qui permettrait de rassurer les conducteurs des grandes villes asiatiques en visite chez nous, sidérés par le nombre de véhicules diesel circulant dans nos cités. ■

GAZ PROPANE

Primagaz inaugure un réseau public



Quatre citernes aériennes constituent le stockage le plus important et assurent la desserte d'une dizaine de rues.

Primagaz a inauguré le réseau public de propane de la commune d'Eymet, en Dordogne. Cette Délégation de service public (DSP), conclue avec le SDE 24*, s'appuie sur un réseau d'une longueur totale de 4 502 mètres.

Trois réseaux distincts

Les 2 563 habitants bénéficient ainsi du confort du gaz propane en réseau et d'un service de compteur individuel avec facturation au kWh, qu'ils soient particulier, professionnel ou collec-

tivité. Le réseau global est constitué de 3 réseaux distincts :

- le point de départ du 1^{er} réseau est situé sur le site de la conserverie Beyne, avec un stockage constitué d'une citerne de 30 m³, et dessert 4 rues ;
- le 2^e réseau de distribution par canalisation est le plus important de la commune. Le stockage est implanté dans le stade et est constitué de 4 citernes aériennes. Il dessert une dizaine de rues ;
- le 3^e réseau se situe à l'opposé de la commune, avec 6 citernes enterrées. La partie génie civil a

été prise en charge par le SDE 24. Cette réalisation conforte la position de Primagaz comme acteur majeur sur le marché des réseaux de gaz propane en DSP. Premier fournisseur à être intervenu, dès 2003, sur le marché du gaz en réseau pour le compte de collectivités locales, l'entreprise alimente aujourd'hui 750 réseaux en propane, qui desservent ainsi 12 500 foyers situés dans des communes rurales non raccordées au gaz naturel. ●

*Syndicat Départemental d'Énergie de la Dordogne.

Totalgaz : une offre pour les maisons basse consommation

Totalgaz vient de mettre en place une offre spécifique pour les maisons basse consommation. Margault Viloin, chef de marché domestique au sein de la direction marketing développement et Communication de Totalgaz, explique cette offre et les atouts du gaz propane dans les solutions de chauffage performantes.



Margault Viloin,
chef de marché domestique,
direction marketing Développement
et Communication de Totalgaz.

Cette offre s'inscrit-elle dans le cadre de la RT2012 ?

Margault Viloin - Oui, complètement. Totalgaz l'a mise en place parce que le propane est une énergie qui correspond aux exigences de la RT2012. Celle-ci impose l'utilisation d'au moins une énergie renouvelable dans les maisons individuelles neuves. Or, le gaz (propane) peut très facilement s'associer à une EnR : en effet il peut être couplé à des panneaux solaires thermiques, des panneaux photovoltaïques ou à un chauffe-eau thermodynamique. Une autre solution, encore peu répandue, est la chaudière micro-cogénération, un système de chauffage qui permet également de produire de l'électricité pour l'habitation. Autre atout, le gaz propane est affecté d'un coefficient de conversion égal à 1 dans les moteurs de calcul de la RT, alors qu'il est de 2,58 pour l'électricité. Choisir un chauffage électrique implique donc un surcoût d'isolation du bâti important, ce qui n'est pas le cas avec des systèmes au gaz propane.

Quelle supports de communication proposez-vous ?

Margault Viloin - Nous avons à disposition des particuliers une plaquette spécifique pour les constructions basse consommation et nous allons proposer très prochainement un dispositif pédagogique sur notre site www.totalgaz.fr. Il permettra aux particuliers de découvrir les exigences de la RT2012 mais également les différentes solutions au gaz propane, une énergie qui réunit de nombreux avantages, elle est multifusée, propre et facile d'entretien.

Comment allez-vous faire connaître l'offre sur le terrain ?

Margault Viloin - Totalgaz a une force de vente importante, avec des commerciaux répartis sur la France entière qui travaillent en direct avec les particuliers et en étroite collaboration avec tous les intervenants du monde du bâtiment : constructeurs de maisons individuelles, bureau d'études, maîtres d'œuvre, architectes. Nous menons également des actions à travers

Actipôle, le réseau d'installateurs partenaires de Totalgaz.

Qui sont ses installateurs ?

Margault Viloin - Il s'agit des professionnels avec lesquels nous avons créé un partenariat. Nos forces de vente les rencontrent régulièrement et nous les informons au maximum à travers notamment un extranet dédié. Dans le cadre de l'évolution des réglementations et de la RT2012, nous essayons de leur apporter de l'information et des éléments pour leur permettre de s'adapter aux nouvelles contraintes.



Client et compteur sont installés gratuitement dans le cadre de l'offre pour les maisons basse consommation.

Quelles sont les actions avec les grossistes ?

Margault Viloin - Notre force de vente régionale est en contact avec eux et il nous arrive régulièrement de monter des opérations locales ensemble. Notre volonté est vraiment de nous appuyer sur l'ensemble des acteurs de la construction. ■

Propos recueillis par Corinne Montauzier

ENTREPRISE

ACTIVITÉ

Un second volet

Outre le stockage et la mise en bouteilles, Stogaz assure également diverses prestations autour de la bouteille : mise à l'épreuve, requalification de l'enveloppe, destruction éventuelle, remplacement de joints, de robinets...

LES BOUTEILLES

Réparées en France

Toutes les bouteilles, même celles fabriquées à l'étranger – souvent en Turquie – sont réparées en France. Elles sont faites en acier, et peuvent supporter des pressions de 30 bars pour le propane et 30 ou 15 bars pour le butane.

MARCHÉ

La consommation diminue

En 2000, Stogaz fournissait environ 12 000 tonnes de gaz de plus qu'aujourd'hui. Plus de 8 000 t de butane et plus de 6 000 t de propane en bouteilles sont parties en 2011. En vrac, ce sont 5 237 t de propane, soit 823 camions.

ENERGIE. Stogaz stocke le gaz à Mâcon depuis 1954.

Plus d'un million de bouteilles remplies

Siège. Depuis l'origine, le siège social et la direction générale sont fixés à Mâcon. Depuis 2012, Philippe Ledentu dirige la société.

Prix. Si le prix du gaz varie, c'est qu'il est directement indexé sur le prix du baril de pétrole, car il est le résultat de la distillation de celui-ci.

Stogaz est une entreprise qui fait tant partie du paysage mâconnais qu'on l'oublie. Pourtant, depuis Mâcon, partent chaque année plus d'un million de bouteilles de gaz propane et butane.

Jamais entrée sur un site industriel n'a été aussi contrôlée ! En effet, pour espérer entrer ne serait-ce que dans les locaux administratifs de Stogaz, il faut montrer patte plus que blanche : enregistrement sur badge ad hoc, formation initiale de sécurité obligatoire pour tout visiteur, dépôt du téléphone portable dans un casier, permis feu pour prendre des photos... Le site Stogaz est classé Seveso et les mesures de sécurité sont draconiennes. Et respectées ! Les chiffres l'annoncent à l'entrée : pas d'accident depuis plus de 700 jours.

Histoire

À la fin de 1952, un petit centre d'emplissage à Charné était définitivement condamné car dans l'impossibilité de répondre aux besoins de ses clients, sans cesse plus nombreux. Les actionnaires de l'époque, dont les établissements Labrugère et Eberlé de Mâcon, décident alors de créer une société anonyme, la Société pour le stockage et la manutention des gaz liquéfiés (Stogaz). Son objet : construire un centre dont les vastes possibilités de stockage et d'embouteillage seraient offertes à toute l'industrie des gaz liquéfiés.



Philippe Ledentu, directeur général et Albert Desplanches, chef de centre, devant les deux dernières sphères, qui ne contiennent plus que de l'eau. Photo M. S. (CJP)

Ils choisissent Mâcon, pour sa situation géographique idéale. La Chambre de commerce met à leur disposition un terrain de 30 000 m², dans le port fluvial, relié à la route et au chemin de fer. Le centre mâconnais de Stogaz naît en 1954.

Stogaz comprend en fait

sept sites sur toute la France, dont Mâcon et Marignane, les deux seuls centres emplisseurs. Un site, à la Motte, ne fait que du vrac et les quatre autres sont des dépôts de proximité, fonctionnant en complet libre-service, auxquels ont accès les chauffeurs qui approvisionnent les dé-

pôts ou viennent charger pour livrer les clients.

Aujourd'hui, Stogaz est une filiale du groupe Totalgaz, qui a racheté la totalité des parts du capital en 1995.

Par route ou par chemin de fer
Le gaz mis en bouteilles à

Mâcon provient de Feyzin et de Lavera, près de Marseille. Acheminé par camions ou par wagons - jusqu'à la gare de Mâcon via la SNCF puis jusqu'au site, par Aproport - le gaz est stocké sous un vaste sarcophage, qui a remplacé les sphères emblématiques, en 1997-98.

Sous le tulus, 400 m³ de gaz attendent d'être transférés dans les bouteilles bien connues des particuliers. Des quatre sphères initiales, deux ont été démontées ; les deux restantes servent désormais de réservoir d'eau pour incendie (2 x 600 m³).

Stogaz approvisionne, en bouteilles, tout le quart nord-est de la France : pour ce qui est du vrac, les clients sont plus locaux. Mais Stogaz n'est que prestataire de service : Totalgaz lui fournit le gaz, et Stodis s'occupe de la distribution sur le territoire. Sur le terrain, ce sont les équipes de Totalgaz qui sont chargées de l'aspect commercial.

MARIE SALEMME (CJP)

UN PLAN DE PRÉVOYANCE DES RISQUES TECHNOLOGIQUES

Du fait même de son existence, Stogaz est à l'origine d'un PPRT (plan de prévention des risques technologiques), car son périmètre impacte directement ses voisins industriels et/ou particuliers.

L'objectif de ce PPRT est d'évaluer tous les dangers émis par l'entreprise et voir comment les limiter à la source. Une fois que



Le stockage et la mise en bouteilles de gaz sont des activités sous haute surveillance. Photo M. S. (CJP)

tout cela est réalisé, on mesure les impacts, on délimite des zones de danger et on décide des mesures à prendre (cela peut aller parfois jusqu'à l'expropriation).

Ce PPRT a été décidé suite à l'accident dramatique de l'usine AZF à Toulouse et concerne tous les sites classés Seveso.

M. S. (CJP)

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES (nov. 2012)....Page 1

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

2- ACTUALITÉS TECHNIQUES & REGLEMENTAIRESPage 6

- Décret relatif à la consignation et à la
gestion des déchets de bouteilles de
gaz

3- EN BREFPage 7

- Conférence de presse : Quelle place
pour les GPL dans le futur mix
énergétique ?
- Signature de la convention
d'assistance technique accident GPL
- Nouvelle édition de la brochure
Groupama-CFBP-AFG

4- PRESSE..... Page 9

- RIVE 2012
- Les ventes par énergie en Europe

1 STATISTIQUES (Novembre 2012)

► DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	NOVEMBRE-2012	NOVEMBRE-2011
Température moyenne	8°6	10°4
Nombre de jours ouvrés	21	20
Degrés-jours du mois	252,2	198,9
Coefficient de rigueur	0,938	0,740
Degrés-jours cumulés	1 646,4	1 348,2

(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 2012

- > Total Ventes « vrac » nov 2012 vs nov 2011 : + 26,9 %
- > Total Ventes « conditionné » nov 2012 vs nov 2011 : - 5,1 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » nov 2012 vs nov 2011 : - 10,1 %

**Comité Français du
Butane et du Propane**

8, terrasse Bellini

92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

N° SIRET : 784 855 033 00063

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

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	nov-2012	nov-2011	Variation	nov-2012	nov-2011	Variation
BUTANE						
conditionné	23 788	25 521	- 6,8 %	262 586	269 863	- 2,7 %
vrac	7 102	5 912	+ 20,1 %	65 528	67 830	- 3,4 %
s/total Butane	30 890	31 433	- 1,7 %	328 114	337 693	- 2,8 %
PROPANE						
conditionné	10 168	10 178	- 0,1 %	121 915	122 550	- 0,5 %
Condi/carburant	5 350	5 711	- 6,3 %	60 814	63 020	- 3,5 %
s/total conditionné	15 518	15 889	- 2,3 %	182 729	185 570	- 1,5 %
Vrac carburant	2 665	2 741	- 2,8 %	29 808	31 156	- 4,3 %
Vrac 0/6 T	64 392	58 767	+ 9,6 %	590 883	580 649	+ 1,8 %
Vrac 6/12 T	13 175	11 664	+ 13,0 %	112 423	109 075	+ 3,1 %
Vrac 12/80 T	29 613	20 724	+ 42,9 %	203 505	188 675	+ 7,9 %
Vrac 0/80 T	107 180	91 155	+ 17,6 %	906 811	878 399	+ 3,2 %
Vrac > 80 T	43 544	25 892	+ 68,2 %	263 723	255 820	+ 3,1 %
Réseau canalisé	4 801	4 563	+ 5,2 %	45 314	43 889	+ 3,2 %
Sous-total vrac	158 190	124 351	+ 27,2 %	1 245 656	1 209 264	+ 3,0 %
Sous-total propane	173 708	140 240	+ 23,9 %	1 428 385	1 394 834	+ 2,4 %
GPLc / Stations	8 918	9 916	- 10,1 %	106 946	116 958	- 8,6 %
Total conditionné	39 306	41 410	- 5,1 %	445 315	455 433	- 2,2 %
Total vrac	165 292	130 263	+ 26,9 %	1 311 184	1 277 094	+ 2,7 %
TOTAL	213 516	181 589	+ 17,6 %	1 863 445	1 849 485	+ 0,8 %
Dont carburant	16 933	18 368	- 7,8 %	197 568	211 134	- 6,4 %

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

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Nov-2012	Nov-2011	variation	Nov-2012	Nov-2011	variation
Alsace	11	11	+ 0%	105	165	- 36%
Aquitaine	52	41	+ 27%	321	342	- 6%
Auvergne	10	4	+ 150%	120	151	- 21%
Basse-Normandie	24	34	- 29%	210	210	+ 0%
Bourgogne	11	21	- 48%	136	128	+ 6%
Bretagne	40	23	+ 74%	309	246	+ 26%
Centre	25	37	- 32%	304	238	+ 28%
Champagne-Ardenne	13	16	- 19%	76	64	+ 19%
Corse	0	8		100	108	- 7%
Franche-Comté	16	27	- 41%	152	161	- 6%
Haute-Normandie	18	26	- 31%	172	182	- 5%
Ile-de-France	15	13	+ 15%	145	79	+ 84%
Languedoc-Roussillon	18	20	- 10%	130	165	- 21%
Limousin	10	7	+ 43%	143	101	+ 42%
Lorraine	23	15	+ 53%	112	129	- 13%
Midi-Pyrénées	32	33	- 3%	236	306	- 23%
Nord-Pas-de-Calais	29	25	+ 16%	129	189	- 32%
Pays de la Loire	47	36	+ 31%	407	296	+ 38%
Picardie	24	17	+ 41%	176	171	+ 3%
Poitou-Charentes	17	11	+ 55%	187	137	+ 36%
Provence-Alpes Côte d'Azur	17	50	- 66%	267	303	- 12%
Rhône-Alpes	61	46	+ 33%	460	493	- 7%
TOTAL	513	521	- 2%	4 397	4 364	+ 1%

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

Energies	Mois				Cumul			
	Nov-2012	Nov-2011	Variation Nov-12/ Nov-11	PdM	Nov-2012	Nov-2011	Variation cumul Nov-12/ Nov-11	PdM
Gazole	101 491	134 960	- 24,8%	71,6%	1 270 045	1 458 540	- 12,9%	73,7%
Essence	39 048	41 113	- 5,0%	27,6%	429 743	525 942	- 18,3%	25,0%
GPL	82	231	- 64,5%	0,1%	1 837	11 652	- 84,2%	0,1%
Hybride	86	1 329	- 93,5%	0,1%	8 009	11 524	- 30,5%	0,5%
Superéthanol	591	851	- 30,6%	0,4%	6 986	5 841	+ 19,6%	0,4%
GNV	28	10	+ 180,0%	0,0%	145	164	- 11,6%	0,0%
Electrique	330	466	- 29,2%	0,2%	5 432	2 100	+ 158,7%	0,3%
TOTAL	141 656	178 960	- 20,8%	100%	1 722 197	2 015 763	- 14,6%	100%

► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne de novembre 2012 (*)

Le carburant le moins cher à la pompe : 0,88 euro TTC le litre



(*) Source : MEDDTL

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

► CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr

	Nombre de visites
Mai 2012	16 076
Juin 2012	14 439
Juillet 2012	14 638
Août 2012	15 031
Sept 2012	17 606
Oct 2012	17 711
Nov 2012	16 493

► 5 premiers points d'entrée sur le site cfbp.fr

	Sept 2012	Oct 2012	Nov 2012
1- Accueil	22,0 %	22,7 %	23,6 %
2- Carte stations GPL	15,5 %	9,0 %	8,5 %
3- Caractéristiques générales des GPL	9,6 %	11,6 %	12,1 %
4- Offre des constructeurs	7,1 %	5,7 %	4,8 %
5- Atouts du GPL carburant	7,0 %	7,7 %	7,8 %

► Décret relatif à la consignation et à la gestion des déchets de bouteilles de gaz

Dans le cadre du Grenelle 2, un nouvel article a été introduit dans le code de l'environnement afin de généraliser le principe de la consignation -ou d'un système équivalent-, et d'étendre le système de « Responsabilité élargie du producteur » ou REP aux bouteilles de gaz.

Le décret d'application de ce texte devrait paraître avant la fin de l'année avec une date d'application au 1^{er} janvier 2013 sous le titre : « Décret relatif à la mise en place d'une consigne ou d'un système équivalent des bouteilles de gaz destinées à un usage individuel et à la gestion des déchets de bouteilles de gaz ».

Le domaine d'application du décret est limité aux bouteilles de gaz rechargeables destinées aux ménages ; les cartouches de gaz en sont nommément exclues.

En tant que metteurs sur le marché de bouteilles de gaz, les adhérents du CFBP devront en particulier :

- d'une part, informer les utilisateurs sur les modalités de la consigne notamment sur la localisation des points du réseau de reprise des bouteilles de gaz. Ils devront mettre « cette information ainsi que des supports d'information affichables ou distribuables aux utilisateurs, à la disposition des distributeurs (points de vente) et des collectivités territoriales ou de leurs groupements ». Les modalités de remboursement des bouteilles ramenées sans bulletin de consignation seront également « affichées ou disponibles sur les lieux de vente » et auprès des adhérents,
- d'autre part, définir et organiser la collecte et le traitement des bouteilles reprises par les déchèteries. Ils devront à cette fin faire approuver leur système en justifiant qu'ils respectent les dispositions d'un Cahier des Charges qui sera rédigé par l'administration et discuté avec les parties prenantes (le CFBP mais aussi l'AFGC- Association Française des Gaz Comprimés et la Grande Distribution) dans les mois prochains.

Code de l'environnement - Article L541-10-7

Créé par 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 1^{er} janvier 2011. »

Principe de la REP : ce principe, qui découle de celui du pollueur-payeur, vise à faire prendre en charge par les metteurs sur le marché la collecte sélective puis le recyclage ou le traitement des déchets issus des produits qu'ils ont mis sur le marché.

o.barberis@cfbp.fr

Dans un contexte de réflexion sur l'avenir énergétique français, Joël Pedessac a présenté, lors d'une conférence de presse le 11 décembre 2012, les différents atouts des gaz de pétrole liquéfié (GPL) et a réaffirmé l'intérêt de la contribution des GPL au mix et à la transition énergétiques.

« L'énergie dans son ensemble et dans toutes ses dimensions et toutes les énergies seront dans la réflexion », a déclaré Delphine Batho, ministre de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie.

Repenser et faire évoluer le mix énergétique nécessite de diversifier les sources d'énergie tout en répondant aux besoins futurs et en conciliant les préoccupations environnementales avec l'approvisionnement et le coût. La stratégie nationale est fondée sur trois axes : la sobriété, l'efficacité et le développement des EnR.

Joël Pedessac a expliqué comment les GPL peuvent y répondre.

■ Sobriété et efficacité énergétiques

La **sobriété énergétique** consiste à moins consommer et concerne autant les particuliers que les entreprises.

Il s'agit de limiter les besoins d'énergie et, pour se faire, de repenser l'aménagement du territoire, le développement du transport public ou encore d'améliorer la qualité des bâtiments.

Pour réduire de façon optimale les consommations, la recherche de sobriété doit être accompagnée d'un travail sur l'efficacité. Dans cette optique, des technologies ont été développées et sont maintenant matures et efficaces.

Le bâtiment, secteur important en terme de consommation, est particulièrement visé :

> Dans le parc existant, la France prévoit de réduire de 38% la consommation d'énergie primaire en 2020.

Le CFBP s'inscrit dans ces prévisions : des projets de rénovations exemplaires ont été définis par le Groupe de travail « Efficacité Énergétique » afin d'illustrer l'intérêt du propane.

Ainsi, à Préveranges (Cher), la rénovation a porté sur un ancien hôtel-restaurant où ont été installés les services de la mairie et de la poste et quatre logements sociaux. Le système de chauffage a été modifié, passant du fioul au propane avec chaudière à condensation. Des travaux d'isolation des murs, toiture et vitrages ont également été réalisés. L'évaluation des consommations, réalisée avant et après les travaux, permet de constater une réduction de 76% des consommations énergétiques et de 86% des émissions de gaz à effet de serre. Le budget annuel d'énergie diminuera quant à lui de 71 % (de 19 600 euros avant travaux à 5 600 euros après).

> Dans le bâtiment neuf, la réglementation thermique 2012 (RT 2012) fixe à 50 kWh/m² les consommations annuelles à partir du 1^{er} janvier 2013.

Rappelons par ailleurs, que les GPL figurent, avec le gaz naturel, parmi les énergies fossiles les moins polluantes :

> le bilan des émissions de gaz à effet de serre est évalué par l'ADEME à 270 gCO₂/kWh pour les GPL, 244 gCO₂/kWh pour le GNV et 234 gCO₂/kWh pour le gaz naturel, tandis qu'il est évalué à 375 gCO₂/kWh pour le charbon, 330 gCO₂/kWh pour le gazole et pour le fioul domestique, 318 gCO₂/kWh pour l'essence. Toujours selon l'ADEME, l'électricité utilisée pour le chauffage émet 210 gCO₂/kWh mais, pour les usages de pointe de l'électricité, des valeurs supérieures à 550 gCO₂/kWh et pouvant aller jusqu'à 1 000 gCO₂/kWh sont avancées.

> la combustion des GPL ne génère aucune émission de particules et très peu de NOx.

Ces données sont déterminantes pour le choix des énergies, d'autant que la France s'est engagée à respecter les accords de Kyoto de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

■ Les GPL associés aux EnR

La France s'est fixé comme objectif d'atteindre 23% d'énergie renouvelable (EnR) dans son mix énergétique en 2020.

À court terme, les EnR peuvent difficilement se substituer **massivement** aux énergies fossiles. Dans la phase de transition 2012-2050, le développement des énergies renouvelables sera progressif et nécessitera de les coupler aux énergies fossiles, parfois sur le lieu de consommation.

Dans cette perspective, la **flexibilité** de distribution des GPL et le **faible coût** de leur distribution sont deux atouts importants :

> la flexibilité de distribution des GPL permet de répondre à tous les besoins d'énergie où que ce soit ;

> les coûts d'infrastructure pour la distribution des GPL, contrairement aux énergies de réseaux, sont faibles et par conséquent peuvent être rentables même à faible densité de population.

Les pouvoirs publics doivent prendre conscience que, pour produire la puissance électrique équivalente à celle actuellement disponible grâce aux GPL, il faudrait augmenter de 40% les capacités du parc de production d'électricité français, l'équivalent de 30 EPR. Les GPL peuvent soulager le réseau électrique, en particulier au moment des pointes de consommation.

Stockés individuellement ou distribués par de petits réseaux, ces gaz sont disponibles instantanément et leur utilisation évite de fortes émissions de gaz à effet de serre.

s.gibier@cfbp.fr

www.cfbp.fr pour voir la vidéo réalisée à l'occasion de cette conférence de presse

► Signature de la Convention d'assistance technique accident GPL



Messieurs Jean-Paul Kihl, Charles Giusti et Eric Philip pour la Sécurité civile - Joël Pedessac et Alain Combes pour le CFBP, lors de la signature de la Convention d'assistance technique.

La « Convention d'assistance technique accident GPL », signée le 19 décembre 2012 entre le CFBP et la Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises (DGSCGC) annule et remplace la convention datant de 1978.

Si le principe d'assistance technique apportée à la Sécurité Civile reste le même, la mise à disposition des moyens matériels et humains est redéfinie.

Le cadre juridique évolue, la mise à disposition des compétences des sociétés distributrices se fait de manière volontaire, sans avoir recours à la réquisition. En cas de besoins lors d'un accident, l'intervention est sollicitée par le représentant de l'Etat.

La localisation des matériels mis à disposition - bases légères et bases lourdes - figure en annexe de la Convention.

Se trouve également en annexe la liste des sociétés pouvant intervenir dans le cadre du Service Professionnel d'Assistance. Les Conseillers à la Sécurité civile, personnels des sociétés distributrices de GPL sont mises à jour et disponibles pour la Sécurité civile sur le site internet du CFBP.

www.cfbp.fr (bouton **Intervention d'urgence** sur la page d'accueil)

a.combes@cfbp.fr

► Parution de la nouvelle édition de la brochure Groupama-CFBP-AFG



Le « Guide des règles d'installation et d'utilisation », réalisé par Groupama, l'AFG et le CFBP vient de paraître.

Disponible au prix de 17 €.

www.groupama.fr

jb.jarry@cfbp.fr



4 DANS LA PRESSE

> RIVE 2012 au Mondial de l'automobile de Paris (extraits)

Voiture écologique – déc-12/fév-13

> Les ventes par énergie en Europe

L'Argus de l'automobile – 6 décembre 2012



Pour leur
troisième édition,
les **RIVE**,
**Rencontres
internationales
des voitures
écologiques**,
sont aussi
devenues le
**Rendez-vous
Incontournable
des Véhicules
Écologiques.**
Bien sûr, **VOITURE
ÉCOLOGIQUE** y était !

• Conférence 1 •

Retour d'expériences en France et dans le monde

JEAN-PAUL CHANTEGUET

Député de l'Indre, Président de la Commission développement
durable et aménagement du territoire, Assemblée nationale

*« La voiture écologique est doréna-
vant au cœur du débat politique. »*

C'est la première fois que les membres de la com-
mission développement durable de l'Assemblée na-
tionale viennent au Mondial de l'Automobile. Voyez-
y le signe que les réflexions relatives à la voiture
écologique ont pénétré peu à peu au cœur du débat
politique.

Il est essentiel de répondre à une démarche sociale
croissante de réduction de la pollution urbaine et aux
objectifs de long terme de préservation de la santé
publique et de l'environnement. Les inquiétudes sur
la qualité de l'air dans les grandes agglomérations ou

les études conduisant à un certain danger de la diésé-
lisation du parc automobile ne peuvent que renforcer
l'attention portée à la voiture écologique. Il est d'ail-
leurs curieux de constater que le terme initial de « voi-
ture propre » a progressivement laissé la place à celui
de « voiture écologique ». Aux objectifs premiers de
préservation de la santé et de l'environnement se sont
ajoutés des préoccupations majeures sur l'indépen-
dance énergétique, le renforcement de l'industrie au-
tomobile française ou l'intermodalité des transports.
Ainsi, l'examen des lois Grenelle I en 2010 et Gre-
nelle II en 2011 a donné l'occasion au Parlement
d'approfondir sa réflexion sur une série de questions
qui rappelle les thèmes de vos différentes tables
rondes.

Au nom de la Commission du Développement
durable et de l'Aménagement du territoire, j'ai saisi
l'Office parlementaire d'évaluation des choix scienti-
fiques et technologiques pour qu'il mène une
mission sur les développements technologiques liés
aux voitures écologiques. La marche sera longue. Il
faut très certainement que les pouvoirs publics fas-
sent preuve de constance dans leurs incitations.

SCITEC
SOCIÉTÉ D'ÉTUDES ET DE CONSEILS

BOURNEVILLE (10) : COURTES FRANÇOIS DU BUTAIRE ET DU PROPRIÉTAIRE DE SCITEC - JONAS DE MARC



2012

C'est la troisième année que vous organisez ces Rencontres Internationales. Tous les membres de la commission développement durable se joignent à moi pour vous en féliciter, et vous inciter à poursuivre.

PASCAL RUCH Président de Toyota France

« Nous ne pouvons nous limiter à une seule technologie. »

Toyota a vendu plus de 4,5 millions de véhicules hybrides dans le monde depuis 1997, avec 21 modèles dont 10 commercialisés en Europe. Notre objectif est d'en vendre 1 million par an dans le monde, et de démocratiser la technologie hybride. Avec des prix entre 16500 et 32000 euros pour une Prius rechargeable, nous sommes sur des gammes accessibles à la majorité des utilisateurs. Par ailleurs, les coûts d'entretien sont diminués : rouler en hybride est extrêmement économique.

En France, 8500 personnes travaillent pour la marque, dont la moitié sur le site de production de

RIVE 2012 AU MONDIAL DE L'AUTOMOBILE DE PARIS

La voiture écologique toujours au cœur du débat politique

Les 2 et 3 octobre s'est tenue la 3^e édition des Rencontres Internationales des Voitures Écologiques sur le Mondial de l'Automobile de Paris. Cette édition a souligné l'engagement des nouveaux parlementaires et du Gouvernement à ce sujet.

À l'occasion de ces deux jours, ce n'est pas moins de 50 conférences qui sont intervenues, dont deux anciens ministres, de nombreux parlementaires, élus locaux et représentants diplomatiques.

Ces échanges ont permis de faire un état des lieux sur les énergies alternatives GPL, GNV et éthanol E85 ainsi que sur les véhicules hybrides et électriques.

Force est de constater la forte volonté de nos dirigeants en direction des véhicules hybrides, et spécialement électriques, que nous saluons. À ce propos, le Club des Voitures Écologiques travaille sur la création d'une fondation d'entreprise pour le déploiement des infrastructures de recharge.

Ce fut également l'occasion de rappeler que nous soutenons aussi fortement toutes les solutions disponibles. Ce qui nous semble primordial, c'est que la voiture écologique pour tous puisse être une réalité. En ce sens, nous travaillons avec le Gouvernement pour l'instauration d'un tarif préférentiel sur autoroutes pour tous les véhicules écologiques : électriques, hybrides, GPL, GNV et flexfuel E85.

Enfin, je tiens, en mon nom et celui de mes équipes, à remercier tous les participants et spécialement Thierry Fiesse, Commissaire général du Mondial de l'Automobile pour son accueil.

Nous vous donnons rendez-vous sur le pôle mécanique d'Alès les 3 et 4 juillet 2013. Sachez que le prince Albert II de Monaco nous a d'ores et déjà confirmé sa présence.

Bonne lecture !

Marc Teyssier d'Orfeuille
Cofondateur des RIVE



Valenciennes, qui fabrique notamment la Yaris. Seul véhicule disposant du label « Origine France », sa version hybride est exportée vers le Japon à partir du site français. Notre vision est que nous ne pouvons pas nous limiter à une seule technologie, et c'est pourquoi nous travaillons sur du 100 % électrique, sur l'hybride et sur l'hydrogène.

Sur les cinq prochaines années, nous pensons que l'hybride et l'hybride rechargeable sont les technologies les plus mûres, qui vont permettre de réduire significativement pollution et consommation. Pour exemple, la Prius rechargeable disponible aujourd'hui permet de rouler 25 kilomètres en tout électrique, pour une recharge lente de 90 minutes. Cela correspond à une consommation mixte de 2 litres d'essence aux 100 km, des émissions de moins de 50 g de CO₂/km et à un coût 40 centimes d'euro le kilomètre.

Avec l'éligibilité des entreprises et des collectivités au bonus écologique, notre point de vente de véhicules

À l'horizon 2030, le parc automobile mondial devrait compter 1,6 milliard de véhicules. En 2050, les projections les plus lointaines parlent même de 2 milliards de voitures.

DAVID MIGNAN
Directeur technique, CFP

« Aujourd'hui, il faut des bornes de recharge adaptées à des besoins différents et à tous les cas de parcs de recharge. »

MURIEL CHERADAME
Adjointe au maire de Lyon en charge de la circulation et du stationnement, Vice-Présidente de l'Agglo Lyon Métropole en charge des transports et des déplacements

« Pour avoir une parfaite harmonie dans nos transports, nous avons choisi de ne pas opposer les modes et de faire un travail sur le stationnement, la circulation et les livraisons. »

GILLES VESOD

Adjoint au maire de Lyon, chargé de la nouvelle mobilité, Vice-Président du Grand Lyon

« Pour une véritable qualité de ville, le Grand Lyon invente l'électromobilité partagée 100 % verte. »

LAURENT CORDELLINI
Directeur marketing, ALD Automobile

« La nouvelle génération n'est pas attachée à la voiture, mais elle se déplace beaucoup. »

FRÉDÉRIC BAVREZ
CEO d'EDM, Délégué général à l'énergie de la FNRS

« Nous espérons que le stationnement sera intégré dans une politique globale de déplacements. »

• Conférence 5 •

La place de l'intermodalité dans les transports

DENIS BAUPIN

Député de Paris, Vice-Président de l'Assemblée nationale

« Il y a un avenir pour les véhicules individuels motorisés dès lors qu'ils sont les plus écologiques possibles. »

Il y a 11 ans, je suis devenu maire adjoint de Paris avec la volonté de réduire la pollution de l'air, le bruit, les nuisances, liées au tout automobile.

Afin de rééquilibrer les moyens de déplacement dans la ville, le maire a choisi de reconquérir de l'espace, pris à l'automobile, pour le donner aux autres moyens de déplacement : conduire de bus, tramway, Vélib', pistes cyclables...

Entre 2001 et 2008, le nombre de déplacements automobiles a été réduit de 450 000 par jour, soit une réduction de 25 %. Mais comme dans le même temps la désaffection du parc s'est poursuivie, nous continuons à avoir un problème de santé publique majeur. Il faut bien sûr favoriser les modes de transport doux, mais il y a également un avenir pour des véhicules motorisés individuels, dès lors qu'ils sont les plus écologiques possibles.

La question du stationnement reste alors d'actualité. À Paris, il y a 400 000 places de stationnement pour près de 550 000 véhicules immatriculés. Or, les automobilistes veulent stationner en surface et gratuitement. Je ne sais pas allonger la longueur des trottoirs. En revanche, il est possible de raccourcir la taille des véhicules.

Enfin, la question de la mobilité est aujourd'hui une question centrale dans les politiques énergétiques. Je suis heureux que, dans le débat sur l'énergie que va lancer le Gouvernement, la question de la mobilité soit posée. Dans le cadre de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, nous allons faire un rapport sur le véhicule écologique afin d'éclairer les parlementaires et le Gouvernement sur les évolutions possibles en matière de voitures écologiques et, j'espère, influencer les futures politiques mises en place.

FRANÇOIS LOOS Président de l'ADOME

« Ça ne marchera que si chaque Français prend en main sa responsabilité. »

Moi aussi, j'ai des visions du futur. Quand je cherche les chemins pour arriver aux objectifs 2050 et réduire par 4 les émissions de CO₂, il y a plusieurs solutions.



Les solutions viendront du territoire. Je crois que ça ne marchera que si chaque Français prend en main sa responsabilité, notamment dans le domaine de la mobilité.

Il faut raisonner en terme de communauté. Nous pourrions dès aujourd'hui faire les 2 litres aux 100 que le Premier Ministre nous a demandé de réaliser dans 10 ans : il suffit d'être à 4 dans une voiture qui consomme 8 litres aux 100 !

Il faut bien sûr plus de transports en commun, des voitures écologiques qui fonctionnent bien, des dispositifs de covoiturage intelligent... C'est vers cette évolution-là que nous devons tendre.

• Conférence 6 •

Voitures écologiques : vers un mix énergétique équilibré

JOËL PEDERREAC Directeur général CFP/GPL

« Pour diversifier, l'État n'a qu'à remettre en place un bonus GPL de 400 euros. »

Aujourd'hui, le mix des transports en France, c'est 76 % de diesel, 20 % d'essence, et une quantité très infime de GPL, de GNV et de bioéthanol. La part du diesel a crû de 50 % en seulement 10 ans. C'est une tendance lourde, qui s'accroît.

Le cadre fiscal actuel va dans ce sens. Or, en 2020, si tout fonctionne bien, nous devrions avoir environ 5 % de véhicules électriques, et peut-être 10 % avec les véhicules hybrides. Nous serons qu'avec 80 % de diesel, nous allons dans le mur : avec un bariolage raffiné, nous obtenons 40 % de diesel ; le reste, il nous



Très peu de pays y sont parvenus jusqu'à présent. Il y a des expériences intéressantes en Argentine, au Bangladesh et au Pakistan sur le gaz naturel.

Il y a un besoin économique à changer la donne : malgré les progrès techniques pour aller le puiser, le pétrole va continuer à être une ressource qui diminue, et qui deviendra de plus en plus chère.

Pour limiter le réchauffement à 2 °C en 2050, il faut agir sur deux leviers : réduire la consommation de carburant grâce aux technologies existantes, et mettre en place une politique de soutien à la vente de véhicules écologiques.

Cela nécessite une volonté politique forte tant au niveau global qu'au niveau local afin d'agir tant sur la fiscalité que sur le développement des infrastructures.

ALAIN JEANROY Directeur général, CDB (biethanol)

« Le E85 produit en France est l'une des réponses disponibles, économique et écologique. »

Nous représentons une industrie et 15 000 emplois. La filière éthanol a investi 1 milliard d'euros dans les unités de production depuis 2005, qui permettent la production d'un carburant français présent sous deux formes. Le SP95-E10, qui contient jusqu'à 10 % d'éthanol, de 5 à 6 centimes moins cher que le SP95. Tous les véhicules mis en circulation après 2000 sont compatibles.

Le superéthanol E85 contient jusqu'à 85 % d'éthanol. Il est proposé à environ 0,93 € le litre et est accepté par les véhicules flexifuel. L'Ademe a prouvé son intérêt environnemental dès la première génération de biocarburant, avec un gain supérieur à 40 % d'émissions de CO₂ du puits à la roue par rapport à l'essence. Nous ne comprenons pas pourquoi les véhicules flexifuel ne bénéficient pas du bonus.

font l'importer de Russie. Il y a toujours des risques à ne dépendre que d'un seul produit...

Le GPL, c'est la possibilité pour le plus grand nombre d'entre nous d'être aujourd'hui moins de CO₂, moins de NOx, et aucune particule. Côté distribution, avec 1750 stations-service, le réseau est équivalent à celui de l'Italie, qui alimente 5 fois plus de véhicules que chez nous. Nous sommes en France sur une production largement occidentale par rapport au marché, et l'amélioration thermique de l'habitat va accentuer cet état de fait.

Comment s'orienter vers un mix plus diversifié ? L'État doit fixer les orientations stratégiques par une fiscalité adaptée, et donner un signal prix à l'acheteur. Il y a une opportunité dans le décret qui va fixer les bonus pour 2013 : il suffirait d'ajouter 400 euros pour les véhicules GPL. Avec l'augmentation des prix du gazoil, nul doute que les automobilistes retrouveront un intérêt pour le GPL qui est proposé à 87 centimes. Quand au mois d'août, le gazoil pressait 20 centimes, le GPL n'augmentait que de 4...

JOHN DULAC Agence Internationale de l'Énergie (AIE)

« Il faut mettre en place une politique de soutien à la vente de véhicules écologiques tant au niveau mondial que local. »

Sur les 10 prochaines années, nous vendrons toujours des véhicules traditionnels essence et Diesel, mais les incitations fiscales des États, et la mise en place de réseaux vont soutenir un changement du marché des véhicules.

GUY LE BRAS

Directeur général de GART

« Le GART milite pour la naissance des autorités expérimentales de la mobilité durable. »

JEAN CHELLIER

Directeur des Deux Rives

« L'automobile est au cœur même de la transition écologique et énergétique. Les industriels ont besoin de stabilité. »

GUILLAUME DESNIER

Responsable Développement chez Gafar Inc. (biocarburant SP95-E10)

« L'idée et la demande étaient d'offrir des solutions de transports complémentaires les unes aux autres. »

ÉCONOMIE
MARCHÉ VN

Les ventes par énergie en

C'est une écrasante domination. En Europe, les ventes de motorisation diesel règnent sans partage sur les marchés. Après une dégringolade en 2009, elles tiennent de nouveau le haut du pavé et les motorisations à essence poursuivent leur descente. **PAGES 52 à 54**

L'union européenne des 27 pays existe, celle des énergies est plus complexe à mettre en œuvre. Au final, pas de problème, c'est bien le diesel qui l'emporte. Sur les six premiers mois de l'année 2012, certes, le pourcentage de ventes de motorisations diesel s'attendait un peu (34,3 % contre 34,6 % au 2011). À part l'épisode de 2009, où la part du diesel est

peu élevée. Mais, tous les pays ne sont pas logés à la même enseigne. Dix marchés commencent à se détourner du diesel, notamment le Norvège, la Pologne, l'Espagne, l'Italie, le Luxembourg, la Hongrie... Les véhicules électriques et hybrides poursuivent leur percée. À ce jour 3,1 % des immatriculations européennes sont réalisées dans l'une de ces deux motorisations. Une progression qui vient confirmer les prévisions de la Commission européenne, qui voit un marché de l'électrique à 2 % des ventes d'ici à 2015. On reste cependant bien éloigné des sondages qui révélaient que plus de la moitié des Européens sont prêts à acheter un tel véhicule.

Autre fait marquant dans cette vision énergétique de la voiture : l'effondrement des ventes de modèles roulant au GPL, mis à part l'Italie où 7 % des immatriculations le sont encore dans ce type d'énergie et la Pologne où la part des ventes atteint 2,1 % des mises en circulation.

Catherine Leroy

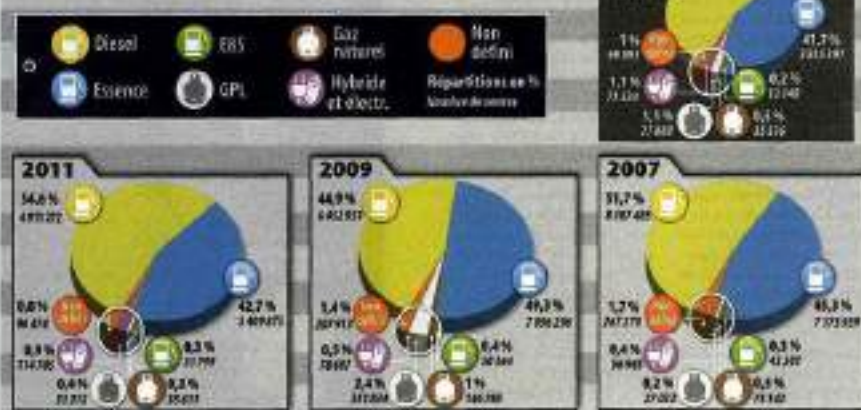
Les ventes de véhicules électriques décollent peu à peu, alors que celles de GPL s'effondrent

est tombée à 44,3 % notamment suite à la mise en place des primes à la casse dans plusieurs pays d'Europe ayant bouleversé le mix des ventes au profit de petits véhicules à essence, la donne a très

	6 mois 2012	6 mois 2011	2011	2010	2009	2008
Diesel	303 302	47,9	1 486 770	47,1	30,7	41,2
Essence	130	3,1	2 991	0,1	<0,1	<0,1
Essence	871 401	10,5	1 888 592	51,9	68,3	51,6
GPL	2 501	0,0	8 281	0,1	0,9	0,4
Hybride et élect.	4 998	0,0	4 856	0,1	0,2	0,1
Non défini	11 448	0,0	14 798	0,1	0,2	0,1
Total	1 214 430	100	3 172 414	100	100	100

	6 mois 2012	6 mois 2011	2011	2010	2009	2008
Diesel	103 402	55,5	194 775	54,1	40,3	39,3
Essence	79	0,0	1 180	0,4	0,9	<0,1
Essence	81 846	40,5	107 528	44,3	51,2	40,4
GPL	1	<0,1	444	0,1	0,2	0,1
Hybride et élect.	1 123	0,6	3 925	0,1	0,5	0,2
Non défini	6	<0,1	24	<0,1	<0,1	<0,1
Total	185 474	100	356 374	100	100	100

DIESEL : PLUS D'UN VÉHICULE SUR DEUX



Europe

Belgique						
	Quantité (t)	Part (%)	Quantité (t)	Part (%)	Quantité (t)	Part (%)
Biod	105 447	80,1	411 085	75,3	75,1	37
BIS	57	<0,1	77	<0,1	<0,1	<0,1
Essence	58 975	30,1	111 942	21,4	24,1	33,6
Gaz naturel	40	<0,1	39	<0,1	<0,1	<0,1
GPL	127	<0,1	153	<0,1	0,1	0,1
Hybride et élect.	2 596	0,9	4 089	1,2	0,4	0,2
Non défini	7	<0,1	16	<0,1	-	-
Total	130 118	100	537 217	100	100	100

Grèce						
	Quantité (t)	Part (%)	Quantité (t)	Part (%)	Quantité (t)	Part (%)
Biod	19 716	33,1	9 457	9,9	3,3	2,8
BIS	-	-	-	-	-	-
Essence	21 341	36	84 895	89	96,7	96,7
Gaz naturel	-	-	3	<0,1	-	-
GPL	-	-	80	0,7	-	-
Hybride et élect.	270	0,4	998	1	0,6	0,4
Non défini	2	<0,1	2	<0,1	<0,1	<0,1
Total	42 129	100	95 354	100	100	100

Chypre						
	Quantité (t)	Part (%)	Quantité (t)	Part (%)	Quantité (t)	Part (%)
Biod	877	70,5	1 588	74,9	70,1	9,7
BIS	4 713	81,2	11 421	94,8	88,7	88,7
Essence	54	1,0	182	1,2	1,1	1,2
Gaz naturel	-	-	1	<0,1	<0,1	0,1
GPL	-	-	-	-	-	-
Hybride et élect.	-	-	-	-	-	-
Non défini	-	-	-	-	-	-
Total	5 124	100	13 211	100	100	100

Hongrie						
	Quantité (t)	Part (%)	Quantité (t)	Part (%)	Quantité (t)	Part (%)
Biod	12 311	44	20 189	49,7	34,2	29,7
BIS	27	0,1	5	<0,1	<0,1	0,1
Essence	15 312	54,7	24 285	55,4	85,7	89,5
Gaz naturel	1	<0,1	1	<0,1	-	-
GPL	-	-	-	-	-	-
Hybride et élect.	741	0,5	857	0,8	0,7	0,3
Non défini	389	0,7	58	0,1	<0,1	<0,1
Total	27 860	100	40 492	100	100	100

Espagne						
	Quantité (t)	Part (%)	Quantité (t)	Part (%)	Quantité (t)	Part (%)
Biod	172 457	67,9	586 420	70,1	70,1	70,1
BIS	40	<0,1	77	<0,1	<0,1	0,1
Essence	125 433	30,7	211 129	38,6	29,4	29,4
Gaz naturel	10	<0,1	33	<0,1	<0,1	<0,1
GPL	19	<0,1	17	<0,1	<0,1	<0,1
Hybride et élect.	5 364	1,3	19 919	1,3	0,3	0,2
Non défini	481	0,1	46	<0,1	<0,1	0,1
Total	403 281	100	838 712	100	100	100

Irlande						
	Quantité (t)	Part (%)	Quantité (t)	Part (%)	Quantité (t)	Part (%)
Biod	48 482	71,7	42 573	49,5	71,8	26,6
BIS	1 686	2,4	1 108	1,3	1,4	0,3
Essence	15 576	23,4	23 436	26,7	40,8	99,7
Gaz naturel	-	-	-	-	-	<0,1
GPL	-	-	-	-	-	-
Hybride et élect.	384	0,4	485	0,7	0,4	0,4
Non défini	930	1,4	1 289	2,5	5,9	1,5
Total	66 057	100	85 895	100	100	100

Estonie						
	Quantité (t)	Part (%)	Quantité (t)	Part (%)	Quantité (t)	Part (%)
Biod	3 748	34,3	5 630	11	31,1	27,8
BIS	4	0,1	13	0,1	<0,1	<0,1
Essence	6 777	61,2	11 259	65,8	64,5	72
Gaz naturel	6	0,1	5	<0,1	<0,1	<0,1
GPL	-	-	-	-	-	-
Hybride et élect.	471	4,4	107	1	0,4	0,4
Non défini	1	<0,1	8	<0,1	<0,1	<0,1
Total	10 917	100	17 012	100	100	100

Italie						
	Quantité (t)	Part (%)	Quantité (t)	Part (%)	Quantité (t)	Part (%)
Biod	494 306	31,7	212 962	35,1	41,4	39,9
BIS	4	<0,1	8	<0,1	<0,1	<0,1
Essence	289 325	34,7	399 802	59,2	35,1	46,8
Gaz naturel	28 010	2,6	19 703	2	5,9	2,4
GPL	87 894	7,7	28 485	2,8	14,5	6,8
Hybride et élect.	3 071	0,4	1 189	0,3	0,8	0,1
Non défini	-	-	674	0,7	1,7	<0,1
Total	895 540	100	1 663 438	100	100	100

Finlande						
	Quantité (t)	Part (%)	Quantité (t)	Part (%)	Quantité (t)	Part (%)
Biod	25 541	31,8	31 078	42,1	40,1	21,8
BIS	747	1,7	758	0,8	<0,1	<0,1
Essence	58 486	59	79 071	56,3	53,7	46,2
Gaz naturel	29	<0,1	35	<0,1	0,1	<0,1
GPL	-	-	-	-	-	-
Hybride et élect.	429	1	1 182	0,9	0,9	0,5
Non défini	11	<0,1	58	<0,1	<0,1	0,1
Total	84 804	100	118 082	100	100	100

Lettonie						
	Quantité (t)	Part (%)	Quantité (t)	Part (%)	Quantité (t)	Part (%)
Biod	2 564	51,7	5 525	50,4	41,6	56,4
BIS	17	0,2	8	0,1	-	-
Essence	2 390	41,8	5 285	48,1	57,8	69,1
Gaz naturel	-	-	-	-	0,1	<0,1
Hybride et élect.	90	1,6	153	1,4	0,5	0,5
Non défini	68	1,2	4	<0,1	-	-
Total	5 029	100	10 975	100	100	100

France						
	Quantité (t)	Part (%)	Quantité (t)	Part (%)	Quantité (t)	Part (%)
Biod	173 981	71,8	1 396 707	72,4	76,4	73,8
BIS	3 364	0,3	4 586	0,3	0,1	0,1
Essence	752 068	31	575 521	30	37,9	25,5
Gaz naturel	35	<0,1	178	<0,1	<0,1	<0,1
GPL	1 341	0,3	71 846	0,5	1,7	0,1
Hybride et élect.	12 644	1,1	15 956	0,7	0,4	0,1
Non défini	6 428	0,6	9	<0,1	<0,1	<0,1
Total	1 045 831	100	1 904 613	100	100	100

Lituanie						
	Quantité (t)	Part (%)	Quantité (t)	Part (%)	Quantité (t)	Part (%)
Biod	3 730	60,2	8 272	62,1	50,8	44,6
BIS	6	0,1	8	<0,1	-	-
Essence	2 318	36,4	4 840	36,4	48,4	55,1
Gaz naturel	-	-	-	-	-	-
GPL	-	-	-	-	-	-
Hybride et élect.	14	0,2	112	0,8	0,4	0,3
Non défini	2	<0,1	5	<0,1	<0,1	-
Total	6 066	100	13 237	100	100	100

Les données non définies correspondent des véhicules dont l'énergie n'a pas été indiquée dans source statistique. Source JAD

Luxembourg						
	Grands 2012	Part (%)	2011	Part (%)	2009 Part (%)	2007 Part (%)
Diesel	21 451	74,9	18 194	76,6	21,7	77,1
ES	18	0,1	30	<0,1	<0,1	<0,1
Essence	4 966	24,3	11 314	22,7	26,9	22,1
Gaz naturel	2	<0,1	24	<0,1	0,3	0,1
GPL	2	<0,1	4	<0,1	<0,1	<0,1
Hybride et élect.	271	0,7	325	0,7	0,3	0,1
Non défini	-	-	-	-	<0,1	0,1
Total	28 656	100	23 681	100	100	100

Roumanie						
	Grands 2012	Part (%)	2011	Part (%)	2009 Part (%)	2007 Part (%)
Diesel	13 368	90,3	25 181	49,8	32,3	43,7
ES	-	-	-	-	-	<0,1
Essence	17 739	49,3	34 957	38,1	67,6	30,9
Gaz naturel	-	-	-	-	-	-
GPL	-	-	-	-	-	-
Hybride et élect.	87	0,1	88	0,1	<0,1	<0,1
Non défini	8	<0,1	283	0,3	<0,1	0,4
Total	31 165	100	50 411	100	100	100

Norvège						
	Grands 2012	Part (%)	2011	Part (%)	2009 Part (%)	2007 Part (%)
Diesel	47 333	92,4	104 947	75,1	70,4	73,9
ES	17	<0,1	40	<0,1	0,3	0,1
Essence	18 983	25,6	27 429	19,6	24,3	24,3
Gaz naturel	2	<0,1	22	<0,1	<0,1	<0,1
Hybride et élect.	3 194	5,8	5 995	4,3	2,1	1
Hydrogène	-	-	-	-	<0,1	-
Non défini	989	1,4	12 237	8,9	3,9	3,4
Total	50 515	100	139 677	100	100	100

Royaume Uni						
	Grands 2012	Part (%)	2011	Part (%)	2009 Part (%)	2007 Part (%)
Diesel	241 241	31,2	301 133	30,4	41,7	40,2
ES	567	0,1	1 091	0,1	<0,1	<0,1
Essence	507 748	47,4	504 175	48,1	37,5	36,3
Gaz naturel	-	-	-	-	-	-
GPL	37	<0,1	78	<0,1	<0,1	<0,1
Hybride et élect.	14 307	1,3	24 496	1,3	0,7	0,7
Non défini	-	-	-	-	<0,1	<0,1
Total	7 637 680	100	7 941 233	100	100	100

Pays-Bas						
	Grands 2012	Part (%)	2011	Part (%)	2009 Part (%)	2007 Part (%)
Diesel	65 191	28,4	66 686	28,7	29,2	28,4
ES	268	0,1	460	0,1	0,8	0,3
Essence	217 444	65,4	235 177	67,3	74,3	70,1
Gaz naturel	433	0,1	515	0,1	0,1	<0,1
GPL	4 992	2,1	7 983	2,3	<0,1	<0,1
Hybride et élect.	9 105	3,1	15 778	4,6	4,1	0,7
Non défini	57	<0,1	49	<0,1	0,4	0,2
Total	331 368	100	335 969	100	100	100

Slovaquie						
	Grands 2012	Part (%)	2011	Part (%)	2009 Part (%)	2007 Part (%)
Diesel	499	1,4	1 605	1,5	0,8	0,7
ES	-	-	-	-	-	-
Essence	1 339	1,8	1 921	2,8	4,2	4,1
Gaz naturel	-	-	-	-	-	-
GPL	-	-	-	-	-	-
Hybride et élect.	25	0,1	91	0,1	<0,1	0,1
Non défini	12 561	94,7	65 128	95,6	94,9	95,1
Total	14 395	100	66 744	100	100	100

Pologne						
	Grands 2012	Part (%)	2011	Part (%)	2009 Part (%)	2007 Part (%)
Diesel	44 840	29,8	56 334	35,9	38,1	40,7
ES	133	0,1	106	0,1	<0,1	<0,1
Essence	27 362	59,4	149 390	35,3	68,8	39,3
Gaz naturel	5	<0,1	21	<0,1	<0,1	<0,1
GPL	2 305	1,3	-	-	-	<0,1
Hybride et élect.	322	0,2	817	0,4	0,1	0,1
Non défini	25 148	16,2	22 631	8,4	-	-
Total	150 512	100	207 938	100	100	100

Slovénie						
	Grands 2012	Part (%)	2011	Part (%)	2009 Part (%)	2007 Part (%)
Diesel	13 978	48,3	24 902	41,8	34,2	42,3
ES	2	<0,1	4	<0,1	-	-
Essence	14 599	51,5	33 413	57,2	61,6	57,8
Gaz naturel	1	<0,1	1	<0,1	-	-
GPL	1	<0,1	1	<0,1	<0,1	<0,1
Hybride et élect.	41	0,1	96	0,2	6,2	0,1
Non défini	-	-	-	-	<0,1	<0,1
Total	28 671	100	58 417	100	100	100

Portugal						
	Grands 2012	Part (%)	2011	Part (%)	2009 Part (%)	2007 Part (%)
Diesel	37 345	69,8	186 700	60,7	66,4	60,2
ES	1	<0,1	3	<0,1	<0,1	<0,1
Essence	16 184	28,4	44 529	29	32,4	39,8
Gaz naturel	62	0,1	140	0,1	<0,1	<0,1
GPL	-	-	694	0,4	0,2	<0,1
Hybride et élect.	475	0,9	1 181	0,8	0,1	0,9
Non défini	278	0,3	5	<0,1	<0,1	<0,1
Total	53 945	100	309 459	100	100	100

Suède						
	Grands 2012	Part (%)	2011	Part (%)	2009 Part (%)	2007 Part (%)
Diesel	17 458	60,9	194 149	60,6	41,8	34,7
ES	4 235	1	18 198	6	13,8	11,6
Essence	18 980	27,3	12 419	30,3	31,4	32,3
Gaz naturel	2 961	2	6 318	2,1	2,9	0,6
GPL	-	-	-	-	-	-
Hybride et élect.	1 323	0,2	3 000	1	1,4	1,1
Non défini	1	<0,1	7	<0,1	<0,1	-
Total	39 657	100	314 081	100	100	100

République Tchèque						
	Grands 2012	Part (%)	2011	Part (%)	2009 Part (%)	2007 Part (%)
Diesel	38 438	40,8	66 124	39,7	19,2	0,7
ES	248	0,4	346	0,2	<0,1	<0,1
Essence	53 174	56,5	99 361	57,3	32,9	5,8
Gaz naturel	178	0,2	1 283	0,7	<0,1	<0,1
GPL	118	0,1	127	0,1	<0,1	<0,1
Hybride et élect.	179	0,2	120	0,1	0,1	0,1
Non défini	1 657	1,8	1 889	2,2	48,8	93,5
Total	94 232	100	171 932	100	100	100

Suisse						
	Grands 2012	Part (%)	2011	Part (%)	2009 Part (%)	2007 Part (%)
Diesel	62 976	35,8	103 229	32,9	29,4	32,5
ES	281	0,2	488	0,2	0,7	0,2
Essence	109 866	61	281 758	64,9	65,5	63,6
Gaz naturel	238	0,1	588	0,2	0,4	0,5
GPL	8	<0,1	7	<0,1	<0,1	<0,1
Hybride et élect.	1 420	1,8	5 775	1,8	1,5	1,3
Non défini	49	<0,1	15	<0,1	<0,1	<0,1
Total	174 608	100	313 859	100	100	100

Les catégories « non défini » correspondent à des véhicules dont l'énergie ne peut être reliée à aucune des catégories ci-dessus. Source : Jato.