

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES (déc 2013).....Page 1

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

2- ACTUALITÉS TECHNIQUES & REGLEMENTAIRESPage 5

- ▶ Le processus normatif et le rôle du CFBP dans l'élaboration des normes
- ▶ Marché du propane : Note de Position du CFBP suite à l'avis de l'Autorité de la concurrence

3- EN BREFPage 9

- ▶ Publication du rapport de l'Opecst : Les nouvelles mobilités sereines et durables
- ▶ Deux publications du CFBP avec l'Ecole des mines d'Alès

4- AGENDA DU CFBP.....Page 10

- ▶ Réunion CFBP – SPA

5- DANS LA PRESSE..... Page 11

- ▶ Artisan : la mécanique Plein Gaz - L'Est républicain - 2 janvier 2014
- ▶ Dacia élargit son offre GPL Le Journal de l'Automobile Newsletter - 13 janvier 2014
- ▶ Décentralisation énergétique : Quel rôle pour les acteurs de l'énergie ? Débat Bip/Enerpresse - Bip - 13 janvier 2014



1 STATISTIQUES (décembre 2013)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES (1):

	DEC-2013	DEC-2012
Température moyenne	6°1	6°6
Nombre de jours ouvrés	21	20
Degrés-jours du mois	341,8	325,5,2
Coefficient de rigueur	0,929	0,885
Degrés-jours cumulés	2154,8	1971,8

(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.
- 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 de décembre 2013

- > Total Ventes « vrac » décembre 2013 vs décembre 2012 : + 11,9 %
- > Total Ventes « conditionné » décembre 2013 vs décembre 2012 : - 1,9 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » décembre 2013 vs décembre 2012 : - 6,8 %

**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 - Décembre 2013

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Déc-2013	Déc-2012	Variation	Déc-2013	Déc-2012	Variation
BUTANE						
conditionné	26 042	27 238	- 4,4 %	276 742	289 824	- 4,5 %
vrac	6 365	4 442	+ 43,3 %	62 029	69 970	- 11,3 %
s/total Butane	32 407	31 680	+ 2,3 %	338 771	359 794	- 5,8 %
PROPANE						
conditionné	11 127	10 992	+ 1,2 %	130 207	132 907	- 2,0 %
Condi/carburant	4 965	4 741	+ 4,7 %	63 356	65 555	- 3,4 %
s/total conditionné	16 092	15 733	+ 2,3 %	193 563	198 462	- 2,5 %
Vrac carburant	2 438	2 289	+ 6,5 %	30 911	32 097	- 3,7 %
Vrac 0/6 T	97 266	93 679	+ 3,8 %	680 765	684 562	- 0,6 %
Vrac 6/12 T	18 907	16 288	+ 16,1 %	133 682	128 711	+ 3,9 %
Vrac 12/80 T	31 653	27 947	+ 13,3 %	235 786	231 452	+ 1,9 %
Vrac 0/80 T	147 826	137 914	+ 7,2 %	1 050 233	1 044 725	+ 0,5 %
Vrac > 80 T	34 168	25 709	+ 32,9 %	287 753	289 432	- 0,6 %
Réseau canalisé	8 700	7 871	+ 10,5 %	58 904	53 185	+ 10,8 %
Sous-total vrac	193 132	173 783	+ 11,1 %	1 427 801	1 419 439	- 0,6 %
Sous-total propane	209 224	189 516	+ 10,4 %	1 621 364	1 617 901	+ 0,2 %
GPLc / Stations	7 785	8 350	- 6,8 %	102 181	115 296	- 11,4 %
Total conditionné	42 134	42 971	- 1,9 %	470 305	488 286	- 3,7 %
Total vrac	199 497	178 225	+ 11,9 %	1 489 830	1 489 409	+ 0 %
TOTAL	249 416	229 546	+ 8,7 %	2 062 316	2 092 991	- 1,5 %
Dont carburant	15 188	15 380	- 1,2 %	196 448	212 948	- 7,7 %



► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) : décembre 2013

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Déc-2013	Déc-2012	variation	Déc-2013	Déc-2012	variation
Alsace	9	4	+ 125%	83	109	- 24%
Aquitaine	36	38	- 5%	310	359	- 14%
Auvergne	12	18	- 33%	127	138	- 8%
Basse-Normandie	42	15	+ 180%	202	225	- 10%
Bourgogne	17	11	+ 55%	115	147	- 22%
Bretagne	58	21	+ 176%	475	330	+ 44%
Centre	25	23	+ 9%	346	327	+ 6%
Champagne-Ardenne	9	4	+ 125%	78	80	- 3%
Corse	1	4		18	104	- 83%
Franche-Comté	8	8	+ 0%	156	160	- 3%
Haute-Normandie	17	16	+ 6%	174	188	- 7%
Ile-de-France	17	22	- 23%	287	167	+ 72%
Languedoc-Roussillon	7	19	- 63%	132	149	- 11%
Limousin	7	14	- 50%	84	157	- 46%
Lorraine	16	10	+ 60%	110	122	- 10%
Midi-Pyrénées	21	26	- 19%	235	262	- 10%
Nord-Pas-de-Calais	10	12	- 17%	130	141	- 8%
Pays de la Loire	86	22	+ 291%	379	429	- 12%
Picardie	36	36	+ 0%	165	212	- 22%
Poitou-Charentes	16	9	+ 78%	140	196	- 29%
Provence-Alpes Côte d'Azur	37	25	+ 48%	456	292	+ 56%
Rhône-Alpes	33	32	+ 3%	435	492	- 12%
TOTAL	520	389	+ 34%	4 637	4 786	- 3%

► VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A) – décembre 2013

Energies	décembre				Cumul à fin décembre			
	2013	2012	variation	PDM	2013	2012	variation	PDM
Gazole	112 089	114 541	- 2,1 %	63,9 %	1 199 689	1 383 313	- 13,3 %	67,0 %
Essence	57 653	41 535	+ 38,8 %	32,9 %	532 109	471 255	+ 12,9 %	29,7 %
GPL	175	73	+ 139,7%	0,1 %	2 743	1 916	+ 43,2 %	0,2 %
Hybride	4 650	3 572	+ 30,2 %	2,7 %	46 785	29 120	+ 60,7 %	2,6 %
Electrique	709	231	+ 206,9 %	0,4 %	8 779	5 663	+ 55,0 %	0,5 %
Superéthanol	37	355	- 89,6 %	0,0 %	240	7 341	- 96,7 %	0,0 %
GNV	6	7	- 14,3 %	0,0 %	107	152	- 29,6 %	0,0 %
Autres		0	0,0 %	0,0 %	4	0		0,0 %
TOTAL	175 319	160 314	- 9,4 %	100,0 %	1 790 456	1 898 760	- 5,7 %	100,0 %



► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT - moyenne décembre 2013 (*)



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

► CONNEXIONS AU SITE INTERNET cfbp.fr

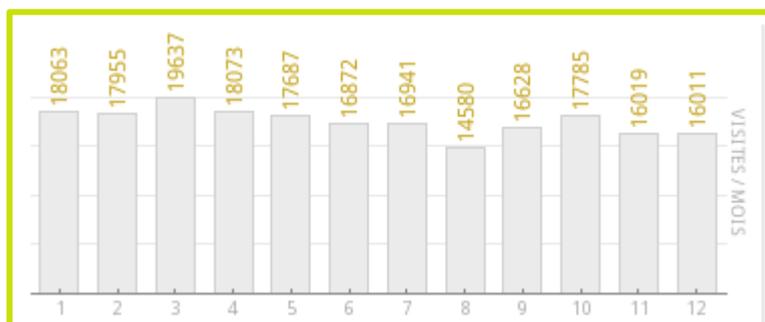
■ Nombre de visites sur les 4 derniers mois

	Nombre de visites
Septembre 2013	16 628
Octobre 2013	17 785
Novembre 2013	16 019
Décembre 2013	16 011

■ Cinq premiers points d'entrée sur le site sur les 4 derniers mois

	Septembre 2013	Octobre 2013	Novembre 2013	Décembre 2013
Accueil	24,3 %	24,6 %	22,9 %	24,7 %
Caractéristiques générales des GPL	9,0 %	11,4 %	11,5 %	9,8 %
Carte stations GPL/CFBP	10,5 %	9,4 %	9,5 %	9,8 %
Offre véhicules GPL neufs		5,9 %	5,2 %	4,0 %
Atouts du GPL carburant	4,8 %	5,3 %	4,7 %	
Exemples d'installations	4,4 %			4,4 %

■ Nombre de visites sur l'année 2013



2 ACTUALITES TECHNIQUES & REGLEMENTAIRES

► Le processus normatif et le rôle du CFBP dans l'élaboration des normes

- **Le processus de normalisation est organisé :**
 - au niveau européen via des Technical Committee par thème (TC) et des groupes de travail d'experts (WG) ;
 - au niveau français, par AFNOR et par les « bureaux de normalisation » délégués par AFNOR et où sont définies les positions nationales. Pour la filière GPL, les bureaux de normalisation concernés sont le BNPétrole et BNGaz.
- **L'élaboration et la révision d'une norme obéissent à un processus long :**
 - une norme doit être révisée tous les 5 ans ;
 - le processus de révision comprend plusieurs consultations et dure 3 ans.
- **Certaines normes sont d'application obligatoire :**
 - elles sont alors intégrées dans un Règlement (c'est le cas par exemple de l'ADR pour le transport des marchandises dangereuses), dans des Directives ou d'autres textes nationaux.
- **Le CFBP participe à l'élaboration des normes :**
 - les experts du CFBP sont présents dans les instances d'élaboration et/ou révision des normes, en particulier dans 5 TC et 10 WG européens ainsi que dans les commissions miroirs françaises des bureaux de normalisation ;
 - l'effort annuel du CFBP en termes de participation aux réunions afférentes à ces travaux est d'environ 40 hommes x jours.
- **Actuellement, pour la filière GPL, 32 normes sont en cours d'examen** dont 26 sont d'application obligatoire, dans des domaines aussi variés que :
 - la conception, l'emplissage, le contrôle des bouteilles (10) et des citernes (6),
 - les véhicules de transport (4),
 - les matériels liés aux usages du gaz (3),
 - la qualité des GPL (1)
 - et l'efficacité énergétique (8).

In fine, une norme constitue un consensus sur une bonne pratique reconnue.

h.francois@cfbp.fr





Le 15 janvier

**Position du Comité Français du Butane et du Propane
suite à l'avis de l'Autorité de la Concurrence sur le fonctionnement du marché du propane**

Suite à une saisine par l'UFC-Que Choisir le 21 novembre 2012, l'Autorité de la Concurrence vient de publier un avis sur le marché du propane¹ dans lequel il émet une série de recommandations. Le Comité Français du Butane et du Propane (CFBP) prend note de l'avis de l'Autorité de la concurrence dont l'expertise concourt à évaluer le fonctionnement des marchés au bénéfice des consommateurs et du développement de l'économie.

En tant qu'organisation professionnelle, le CFBP se tient à la disposition des pouvoirs publics pour étudier plus précisément les propositions de l'Autorité de la concurrence et contribuer à l'objectif commun : améliorer l'accès à l'énergie des consommateurs en toute sécurité.

Comprendre le propane : une énergie indispensable pour des millions de foyers et au futur mix décarboné

Le propane est l'un des deux gaz, avec le butane, dont l'appellation générique est gaz de pétrole liquéfiés (GPL). L'énergie GPL revêt un atout essentiel pour permettre aux consommateurs de bénéficier d'une énergie faiblement carbonée, n'importe où, aussi bien pour cuisiner, se chauffer ou disposer d'eau chaude : sa facilité de conditionnement et de transport sous forme liquide. Grâce à cette caractéristique, elle est la seule énergie gaz disponible pour les consommateurs sur l'ensemble du territoire, y compris dans les régions les plus isolées et difficiles d'accès. Elle participe ainsi à la diversification énergétique des 26 000 communes qui n'ont pas accès au gaz naturel en offrant une alternative au fioul plus qualitative et respectueuse de l'environnement pour se chauffer, et à l'électricité pour en plus cuisiner. L'intérêt de l'énergie GPL est de plus de s'adapter aux spécificités territoriales pour compléter les ressources énergétiques locales et soutenir le développement des énergies renouvelables, permettant ainsi de concilier maîtrise de l'énergie et préservation de l'environnement.

Au-delà de l'accès à l'énergie, l'activité GPL maintient souvent liens sociaux et activités économiques dans les zones rurales sans commerces grâce à une organisation logistique et un réseau de 55 000 points de vente répartis sur l'ensemble du territoire. **C'est pour cette facilité d'accès, ses multiples usages et ses qualités environnementales qu'elle est reconnue indispensable à l'aménagement du territoire et joue dans certains cas un rôle de service d'intérêt général.**

Le coût de l'énergie, une préoccupation croissante des ménages

En tant qu'organisation professionnelle de la filière des GPL, le CFBP représente la filière auprès des pouvoirs publics français. Le CFBP n'est pas compétent sur les sujets d'ordre commercial, contractuel ou tarifaire qui relèvent de la politique de chaque distributeur.

Selon l'Observatoire des Prix de l'Energie² (SOeS - Service de l'Observation et des Statistiques du Ministère du développement durable), le prix de la tonne de propane fut en moyenne en 2012 de 1791 € TTC. Ce prix a en effet augmenté de 70 % par rapport à 2003 (1049.25 €).

¹ Avis n° 14-A-01 du 14 janvier 2014 sur le fonctionnement de la concurrence sur le marché de la distribution de propane en vrac à destination des particuliers – Autorité de la concurrence
² <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/>

Avis de l'Autorité de la concurrence :
<http://www.autoritedelaconcurrence.fr/user/avisdec.php?numero=14-A-01>



Avec l'augmentation du coût des ressources énergétiques, cette augmentation du prix du propane suit l'évolution commune aux autres énergies. L'augmentation de son prix est ainsi comparable à celle du gaz naturel, dont le tarif réglementé a augmenté de 68 %³ sur la même période. Il est par ailleurs intéressant de noter que concernant d'autres types d'énergie tel que le fioul domestique, marché sur lequel les fournisseurs sont plus nombreux que sur le marché du gaz naturel ou du gaz propane, le prix du fioul domestique a augmenté de +148%⁴ sur la même période selon la même source.

L'accès à l'énergie : une distribution très encadrée

La distribution du gaz propane en citerne fait l'objet d'une réglementation très précise.

Concernant le régime juridique des contrats conclus entre les propaniers et les consommateurs, le projet de loi sur la consommation prévoit l'introduction dans le code de la consommation d'un régime juridique des contrats de gaz propane en citerne, à l'instar des dispositions juridiques existantes sur les marchés du gaz naturel et de l'électricité. Le projet de loi a été adopté par l'Assemblée nationale les 16 et 17 décembre 2013 en deuxième lecture et sera examiné en seconde lecture en janvier 2014 par le Sénat.

Le transport et la distribution de gaz et, en particulier ceux de GPL (propane) sont également des activités très encadrées. Elles obéissent à des réglementations internationales, européennes et françaises très strictes, avec **un objectif : la livraison de l'énergie aux consommateurs et son utilisation en toute sécurité.** C'est toute l'organisation d'approvisionnement de l'énergie en tout point du territoire et le coût de cette sécurité qui sont compris dans le prix du gaz propane.

La nature même de l'énergie concernée, le gaz, fait de la sécurité un sujet prioritaire qui concerne le transport, le stockage, l'utilisation mais également son environnement. Les distributeurs de GPL, parce qu'ils sont présents sur l'ensemble de cette chaîne logistique et qu'ils en ont la responsabilité sous le contrôle de l'Etat, ont démontré leur capacité à garantir le meilleur niveau de sécurité, très souvent au-delà des exigences réglementaires. L'expérience développée est un atout qu'il faudrait bien analyser avant d'en modifier fondamentalement l'organisation qui va au-delà de la distribution stricto sensu : formation des chauffeurs, fabrication et maintenance des réservoirs, service professionnel d'assistance à la Sécurité Civile. Le modèle de distribution en place, s'il peut être amélioré, permet non seulement de garantir une qualité de service global, mais surtout une continuité dans la chaîne de la responsabilité et de la sécurité. Découpler la fourniture de l'énergie du contrôle de l'intégrité de la citerne revient à segmenter la chaîne de responsabilité et la garantie de sécurité. Si ce type de modèle est possible, il est essentiel de prendre le temps d'en étudier les impacts pour la sécurité des consommateurs et de leur environnement. Inclure dans la discussion les professionnels du secteur mais également de l'assurance compte tenu des nouvelles responsabilités que devront assumer les particuliers serait également nécessaire.

Le Comité français du Butane et du Propane rappelle que ces réglementations édictées par les Pouvoirs publics sont opposables à tous. Les modèles économiques en place dans le domaine de la distribution de Butane et de Propane sont clairement définis par ce cadre réglementaire contraignant et ont fait depuis de nombreuses décennies la preuve de leur efficacité en termes de sécurité des utilisateurs et de qualité d'approvisionnement. S'il y a un modèle dominant dans le monde concernant la distribution du gaz, ce n'est pas le fait des distributeurs français mais d'une expérience développée partout et qui a fait ses preuves en matière de sécurité. A ce titre, le CFBP souhaite rappeler que tout changement du cadre réglementaire par voie législative ayant un impact significatif sur les modèles économiques, comme le préconise l'Autorité de la Concurrence, doit être précédé par une analyse fine et rigoureuse des impacts en matière de sécurité sur les particuliers et l'environnement.

³ Id.

⁴ Id.



L'Autorité de la concurrence émet un certain nombre de recommandations qui méritent une attention particulière, mais il importe qu'elles le soient sous condition de :

- **garantir l'accès à l'énergie propane à des millions de personnes dans des conditions optimales de sécurité.**
- **d'analyser et de mesurer au préalable les effets à la fois sur les consommateurs, les entreprises et l'Etat sur ses fonctions régaliennes.**

Le propane : Une énergie choisie par 700 000 foyers

Dans les territoires sans accès au gaz naturel ou difficiles d'accès, l'énergie GPL est choisie par un nombre important de foyers pour la qualité de sa chaleur et ses atouts environnementaux et sanitaires. En attestent les **résultats d'une étude d'opinion sur l'énergie réalisée en 2011 pour le compte du CFBP par un cabinet indépendant auprès d'un panel de consommateurs**. Si ceux-ci ont une opinion ambivalente sur l'électricité et le fioul qui ne remplissent pas toutes leurs attentes, l'énergie GPL, propane et butane, est au contraire associée aux notions de confort, d'autonomie et de facilité d'usage. C'est en effet, selon l'avis des consommateurs interrogés, la seule énergie qui permet de répondre de manière polyvalente aux différents besoins quotidiens, avec un degré constant de qualité et de précision, tant pour la cuisson, le chauffage et l'eau chaude sanitaire. Autre caractéristique précisée a fortiori dans un contexte de budget serré : la maîtrise des consommations et de la facture énergétique.

Le CFBP, organisation professionnelle, se tient à la disposition des pouvoirs publics et organisations de consommateurs, pour les sujets d'ordre non commercial, pour analyser les recommandations de l'Autorité de la concurrence et améliorer la compréhension des enjeux de la distribution du gaz propane. Ces enjeux sont indissociables les uns des autres : ils concernent l'approvisionnement énergétique du pays, la sécurité d'approvisionnement et d'utilisation du gaz et le pouvoir d'achat des ménages.

A propos du Comité Français du Butane et du Propane

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

3 En Bref

► Publication du rapport de l'OPECST : « Les nouvelles mobilités sereines et durables »



L'Office Parlementaire d'Evaluation des Choix Scientifiques et Technologiques (OPECST) a publié jeudi 16 janvier son rapport sur "Les nouvelles mobilités sereines et durables : concevoir & utiliser des véhicules écologiques".

Ce rapport, signé de la Sénatrice Fabienne Keller et du Député Denis Baupin, fait la synthèse d'une série d'auditions organisées tout au long de l'année 2013.

L'objectif : renverser le raisonnement afin de concevoir un véhicule approprié aux besoins en mobilités des usagers et adapté aux contraintes du monde actuel.

Le rapport comprend de nombreuses recommandations et pistes de réflexion pour une mobilité toujours plus respectueuse de notre environnement. La mobilité du 21ème siècle doit être organisée afin de permettre une multiplicité de choix, pour un usage performant de chacune des solutions et adapté aux différents besoins et être sobre, interactive, intermodale, sereine.

La mixité énergétique et la diversité technologique sont, à ce titre, encouragées.

Les deux rapporteurs recommandent entre autres de « ne fermer aucune option technique de motorisation pour promouvoir la mixité énergétique : des sauts technologiques peuvent avoir lieu aussi bien dans les moteurs thermiques (gaz, agro-carburants issus d'énergies renouvelables) qu'électriques, à l'hydrogène ou à l'air comprimé » ; mais également d'accorder les avantages consentis aux voitures électriques aux autres types de voitures écologiques, et notamment les hybrides, celles fonctionnant au GPL, au GNV, à l'hydrogène ou à l'air comprimé afin de promouvoir la mixité énergétique dans les transports.

S'agissant du GPL en particulier, le rapport recommande entre autres :

- de faire évoluer le modèle automobile en favorisant notamment l'adaptation des véhicules essence pour qu'ils puissent utiliser du GPL ou GNV
- et de retirer les panneaux « interdit au GPL » à l'entrée des parcs de stationnement : Depuis 2006, tous les parkings publics sont ouverts à toutes les voitures GPL. Pourtant, certains panneaux d'interdiction qui n'ont plus aucune raison d'être sont toujours en place faute à certains gestionnaires de parcs de les avoir retirés lors de la levée de l'interdiction en 2006. Le Club des Voitures Ecologiques et le CFBP ont même créé un nouveau panneau « Bienvenue aux véhicules GPL » afin de s'y substituer.

En savoir plus : http://blogs.senat.fr/nouvelles_mobilites/

e.coquin@cfbp.fr

► Deux publications du CFBP avec l'Ecole des mines d'Alès

L'étude réalisée par le CFBP et l'Ecole des Mines d'Alès sur les PPRIF a donné lieu à 2 publications dans des revues scientifiques :

- « An experimental study of an LPG tank at low filling level heated by a remote wall fire » paru dans « Journal of Loss Prevention in the Process Industries » Nr 26 - 2013
- « Impact of a distant wildland fire on an LPG tank » publié dans « Fire Safety Journal » Nr 61 - 2013

jb.jarry@cfbp.fr





4 AGENDA DU CFBP

► Réunion du CFBP avec les SPA

■ les 10 et 11 juin 2014

La prochaine réunion plénière avec les SPA (Service Professionnel d'Assistance) aura lieu à Paris les 10 et 11 juin 2014 et sera l'occasion de faire le bilan de l'année écoulée, de fixer des objectifs pour les deux années à venir.

Ce sera aussi l'occasion d'échanger et de définir des actions de progrès sur un certain nombre de sujets concernant la mise en œuvre pratique du contrat qui lie le CFBP aux sociétés d'assistance du SPA.

h.francois@cfbp.fr





5 DANS LA PRESSE

> Artisan : la mécanique Plein Gaz

L'Est républicain - 2 janvier 2014

> Dacia élargit son offre GPL

Le Journal de l'Automobile Newsletter - 13 janvier 2014

> Décentralisation énergétique : Quel rôle pour les acteurs de l'énergie ?

Débat Bip/Enerpresse - Bip - 13 janvier 2014



Artisan

La mécanique Plein Gaz

A Jarville se pratique la rare technique du GPL dont l'atelier d'Ali Dambri, de Metz, Pont-à-Mousson et bien sûr du tout Nancy, l'atelier sis au 125 rue de la République pourrait ne pas particulièrement de misme. Un garage classique, où sont remisés à l'arrière les véhicules au ventre déjà ouvert en attendant réparation, quand devant se proposent les voitures d'occasion en attente de nouveaux horizons. Petit détail néanmoins sur lequel même le visiteur le plus ignare en mécanique ne manquera pas d'acquiescer : une petite bombonne de gaz, puis une autre plus loin, remises dans un chariot à des fins de déplacement. C'est qu'ici se pratique une technique finalement assez rare puisque le département ne compte qu'un seul spécialiste : l'installation et l'entretien du système GPL.

Il y vient de tous pour confier leur moteur à l'atelier d'Ali Dambri, de Metz, Pont-à-Mousson et bien sûr du tout Nancy, l'atelier sis au 125 rue de la République pourrait ne pas particulièrement de misme. Un garage classique, où sont remisés à l'arrière les véhicules au ventre déjà ouvert en attendant réparation, quand devant se proposent les voitures d'occasion en attente de nouveaux horizons. Petit détail néanmoins sur lequel même le visiteur le plus ignare en mécanique ne manquera pas d'acquiescer : une petite bombonne de gaz, puis une autre plus loin, remises dans un chariot à des fins de déplacement. C'est qu'ici se pratique une technique finalement assez rare puisque le département ne compte qu'un seul spécialiste : l'installation et l'entretien du système GPL.

Dans ces locaux judicieusement baptisés « Plein Gaz » arrivent en effet un patron, une secrétaire et deux mécaniciens dont Eric Thomas, technicien spécialisé GPL. « Presque un autre métier », remarque M. Dambri, « il faut d'abord s'y connaître en mécanique, et puis pour accéder à la technologie GPL, il ne suffit pas de savoir brancher une bombonne avec un flexible ! »

Véhicules de sociétés

La petite société est apte à transformer de A à Z une vieille petite auto à essence en véhicule hybride qui se gorgera de gaz quand les autres se contentent de liquide. Pour s'offrir cette petite mutation mécanique, il en coûtera de 2.000 € pour une petite cylindrée, à 3.500 € par exemple pour cette BMW hautepression qui vient tout juste de sortir de l'atelier avec de nouvelles entrées



« Sans mettre tous ses œufs dans le même panier, Ali Dambri mise beaucoup sur le réservoir à gaz.

Photo Mathieu CIZARD

sortant directement au gaz.

Et ce sera 3.500 € qui valent le coup, et le coût, si l'on en croit les arguments du maître des lieux, calculé en main. « Faire installer le GPL, ça nous fait d'investir dans un véhicule diesel, en soit plus cher. On peut se contenter d'une essence, et ensuite d'un carburant à environ 70 et le litre, pour une consommation de 7-8 litres au 100. Évidemment de départ est très très vite amorti. »

M. Dambri, mécanicien depuis 20 ans, y croit assez pour redorer l'établissement et y a un peu plus d'un an, comptant sur une clientèle de la grande région, « des beaucoup de véhicules de sociétés ». Le Grand Nancy notamment dispose d'un par-

agraphe GPL d'une soixantaine de véhicules.

Si on lui suggère que l'électrique pourrait un jour rendre ses plates-bandes pas de quoi l'intriguer. D'abord parce qu'il sait pouvoir s'adapter à ce que l'avenir lui réserve en général. « Et puis il faut bien reconnaître que, pour l'instant, l'électrique n'est pas encore mûr. Ne serait-ce que pour recharger. Alors que toutes les grandes stations essence sont équipées de GPL. »

Contenant sécurité

Quant à la dangerosité supposée, Ali l'écarte d'un revers de main. « Pour l'automobiliste, ça ne l'est pas plus qu'un réservoir à essence. Ce n'est pas une simple bouteille de gaz

qu'on colle dans l'habitacle tout de même ! Mais un contenant très sécurisé. » Quant à la sécurité de l'établissement, il sait pouvoir compter sur son employé formé ici depuis plus de dix ans. Le pari du GPL, ici est en effet tenu depuis 1998, même s'il ne mobilise que 25 % de l'activité de l'enseigne qui se consacre par ailleurs à la vente et à la mécanique classique.

« En fait, je pense que le GPL gagnerait simplement à être connu », ajoute encore Ali dans un sursaut qui ne souffre pas le pessimisme. « Une fois qu'on y a goûté, on en redemande. » Surtout si on sait compter.

GPL - BOREL

Quotidien Plein Gaz, 125 rue de la République, 54000 Metz, www.plein-gaz.fr

Dacia élargit son offre GPL



En ajoutant les Lodgy et Dokker GPL au catalogue, Dacia propose désormais 4 modèles équipés de ce moteur bi-carburant essence/GPL.

Dacia parle plus que jamais sur le GPL. La marque du groupe Renault a annoncé que le moteur bi-carburant essence/GPL 1.6 MPI 85 GPL est désormais disponible sur le Lodgy et le Dokker (il vient en remplacement du moteur essence 1.6 PMI 85).

Equipé de cette motorisation, le Lodgy est proposé à partir de 9990€ TTC en version cinq places et 11900€ TTC en version sept places (ses consommations essence et GPL sont de respectivement 6,7 et 8,6l/100 km, les émissions de CO₂ étant de 155g en essence et de 139g en GPL).

Un plein pour 30 euros

Côté Dokker, le tarif est à partir de 9490€ TTC, ce modèle affichant des consommations de 7,2l/100 km en essence et 9l/100 en GPL (les émissions de CO₂ sont alors de 165 et 144g). *"Le GPL permet un coût d'usage très compétitif avec un plein pour moins de 30€ et les deux réservoirs permettent une autonomie de plus de 1000 kilomètres"*, souligne Dacia. Cette motorisation est maintenant disponible sur 4 modèles de la gamme avec la Sandero et le Duster.

- mettre en place un « passeport rénovation » pour accompagner les ménages dans la démarche de rénovation énergétique de leur logement et faciliter ainsi la rénovation de 500 000 logements par an ;
- développer le biogaz, gaz naturel produit notamment à partir de déchets agricoles et urbains (nous avons proposé de fixer un objectif ambitieux : 5 % de gaz vert dans les réseaux de gaz naturel à l'horizon 2020).

GDF Suez participe à la transition énergétique dans tous les pays il est présent. Dans les pays émergents, accompagner la transition énergétique, c'est leur apporter l'énergie nécessaire à leur développement. Dans les pays développés, GDF Suez contribue à la transition vers une croissance plus économe en énergie avec, en France, deux axes essentiels de développement :

- les ENR (thermiques et électriques), qui sont très décentralisées (cela ne veut pas dire que les installations centralisées disparaissent mais la transition conduira à une énergie de plus en plus décentralisée) ;
- l'efficacité énergétique, dans les domaines industriel, des transports, du bâtiment, ce qui passe à la fois par de nouveaux équipements et de nouveaux comportements. Nous proposons notamment dans ce cadre des Contrats de performance énergétique (CPE).

Joël Spaes

N'est-il pas problématique pour un producteur d'inciter à vendre moins d'énergie ?

Bruno Bensasson

Ce que nous apportons à nos clients, c'est un service, une solution énergétique. Les consommateurs ont besoin de satisfaire différents besoins (de mobilité, de chauffage, de cuisson, d'éclairage...). Ces besoins demeurent mais la manière de les satisfaire évolue, avec une moindre consommation, ce qui est bénéfique sur les plans à la fois de l'environnement et de la facture des clients.

Joël Spaes

Une enquête réalisée auprès des élus et collectivités locales sur leurs besoins énergétiques a montré l'importance accordée à la sécurité d'approvisionnement.

Bruno Bensasson

La sécurité d'approvisionnement a une vraie valeur : celle de la résilience, de notre capacité à résister aux chocs. Mais cette sécurité ne doit pas être confondue avec l'autonomie. Or il peut exister une attente pour une certaine forme d'autonomie. Mais nous ne pensons pas qu'un système visant l'autarcie serait pertinent, ni en termes de sécurité d'approvisionnement, ni sur le plan économique. Le système énergétique de demain sera moins carboné, plus digital, plus décentralisé (mais pas totalement !). Il ne faut pas opposer systèmes centralisés et décentralisés. L'autarcie n'est ni possible, ni souhaitable. Nous l'avons fait valoir dans le cadre du DNTE. Je me réjouis que les élus aient saisi l'intérêt d'une approche nationale au-delà de l'aspiration des collectivités locales à une production décentralisée.

Joël Spaes

M. Brunel, comment le Sipperec perçoit-il ces enjeux ?

Arnaud Brunel

Les compétences du syndicat portent sur les télécommunications, l'électricité et les ENR. Depuis 2005, nous coordonnons un groupement de commandes regroupant plus de 150 collectivités pour l'achat d'électricité et de services d'efficacité énergétique.

Dans les ENR, nous avons proposé à nos collectivités de développer des installations solaires sur les toitures de bâtiments publics (il s'agit de petits projets couvrant de 200 à 1 000 m², pour 20 à 100 kW). Depuis cinq ans, nous avons réalisé 42 centrales solaires et poursuivons à un rythme d'installation de cinq par an. Nous profitons de chaque chantier pour isoler les bâtiments. En outre, depuis trois ans, nous développons des réseaux de chaleur renouvelable pour nos communes adhérentes. En Ile-De-France, nous avons la chance de bénéficier de la nappe du Dogger. Nous procédons à un premier forage à Arcueil-Gentilly pour un réseau de 13 km et entendons mener le même type de projets dans d'autres communes.

Joël Spaes

Les collectivités vous sollicitent-elles ou est-ce vous qui identifiez les endroits les plus propices à la réalisation de projets ?

Arnaud Brunel

Nous avons mené des études dans trois départements pour mesurer le potentiel géothermique. Les projets découlent de ces études ou des collectivités elles-mêmes lorsqu'elles savent qu'elles disposent d'un potentiel. C'est parfois l'intercommunalité qui permet de concrétiser les projets, comme c'est le cas à Arcueil-Gentilly (un projet sur une seule de ces communes n'aurait eu aucune pertinence).

Joël Spaes

Comment ces projets sont-ils financés ?

Arnaud Brunel

Nous réalisons toujours une étude technico-économique portant sur les caractéristiques du projet et permettant notamment de connaître le prix payé par les gros consommateurs. Nous étudions ensuite le mode de financement le plus adapté (régie, délégation de service public, affermage, concession). Pour les projets en cours, c'est la concession qui a été retenue.

Joël Spaes

M. Choné, que vous a apporté le DNTE ? Qu'attendez-vous de la future loi de programmation sur l'énergie ?

Fabien Choné

Tout d'abord, je souhaite vous présenter rapidement le groupe Direct Énergie, qui compte un peu plus de 1 million de clients (surtout sur le marché de masse) et plus de 300 employés. Il fournit 6 TWh par an d'électricité et 4 TWh par an de gaz. Concernant les collectivités, 700 communes ont rejoint Direct Énergie comme, par exemple, Caen, Versailles, le port du Havre ou la Métropole grenobloise. D'autres collectivités sont fournies par le groupe dans le cadre de regroupements de communes comme le Sipperec ou le Syndicat départemental d'énergie du Calvados (SDEC). Je vous invite à découvrir nos offres pour les collectivités au stand Direct Énergie.

Le DNTE est arrivé au bon moment, alors que le secteur énergétique vit différentes évolutions (développement des ENR, possibilité de faire évoluer la demande...) nécessitant un changement de paradigme du secteur électrique. Nous sommes toutefois très déçus par la place qui a été donnée aux opérateurs dans le cadre du débat. Un consensus a été recherché entre 120 entreprises, si bien qu'il est ressorti peu de choses de ce groupe de travail. Avec la suite donnée au DNTE, notre déception reste entière : aucune entreprise n'est représentée dans le Comité national de transition écologique. Les investissements à réaliser nécessiteront de changer les règles car le système actuel connaît de nombreux dysfonctionnements.

Les grandes orientations de la politique énergétique, notamment l'évolution du marché du CO₂ ou la rémunération sur le marché de capacités, devraient être définies au niveau national avec une certaine convergence au niveau européen. Or ça n'est pas le cas.

Si certaines décisions seront centralisées, leur mise en œuvre se fera toutefois au niveau local. La réussite à ce niveau dépendra de la capacité à organiser le secteur énergétique au niveau suprarégional.

En matière de production, Direct Énergie a lancé différents projets d'énergies renouvelables *via* son ancienne filiale Neoen, qui a notamment participé à un consortium dans l'éolien offshore. Concernant la production centralisée, Poweo (qui a depuis fusionné avec Direct Énergie) avait développé deux centrales au gaz, qu'il a revendues à Verbund. Les cycles combinés gaz sont en grande difficulté en Europe du fait de la mauvaise organisation du marché. Direct Énergie poursuit toutefois deux projets de centrales à gaz, l'un dans l'Est de la France, l'autre en Bretagne, qui a élaboré un Pacte énergétique breton dont beaucoup pourraient s'inspirer. C'est dans ce cadre que Direct Énergie a remporté un appel d'offres organisé par l'État, ce qui a permis d'obtenir une prime de capacité.

Joël Spaes

Quelles ont été vos relations avec les collectivités locales bretonnes ?

Fabien Choné

Nous n'étions pas novices et avons travaillé en consortium avec Siemens, grand fabricant de cycles combinés gaz. Dans cette région sinistrée sur le plan économique, l'accueil du projet a été excellent, même si, bien sûr, quelques oppositions se manifestent toujours. Malheureusement, l'introduction des réglementations récentes a décalé le projet d'un an. Nous espérons toujours pouvoir mettre la centrale en service en 2016. Il faudrait que le choc de simplification de la réglementation annoncé par le gouvernement s'opère le plus rapidement possible.

Joël Spaes

M. Pedessac, comment vous positionnez-vous dans le cadre de la transition énergétique ?

Joël Pedessac

La consommation annuelle de GPL (gaz de pétrole liquéfiés) représente environ 30 TWh sur le marché français, soit l'équivalent de 10 % des ventes de gaz naturel. 10 millions de foyers utilisent quotidiennement des GPL. Les ventes de gaz en citerne ont débuté dans les années 1960. Elles ont représenté un marché de croissance important pour notre industrie. Leur pic a été atteint en 2000 et elles connaissent depuis une baisse de l'ordre de 3 % par an.

Les GPL servent entre autres à produire de l'éthylène dans la pétrochimie (usage qui représente un tiers des ventes mondiales). Ils sont aussi utilisés comme combustibles et carburants.

Les gaz de pétrole liquéfiés émettent 20 % de CO₂ de moins que le fioul. Ils ont donc un rôle à jouer pour contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre. D'autant que l'intégralité des communes françaises (y compris sur les îles !) peut être approvisionnée en GPL. La décentralisation est donc inscrite dans nos gènes ! À l'heure actuelle, la totalité du gaz consommé en Corse est du GPL. 200 communes ou groupements de communes ont des Délégations de service public utilisant du propane. Ces 200 DSP ont été signées depuis 2003.

Paris n'est pas notre cible première. Cela dit, une telle agglomération nécessite des réseaux de distribution de bouteilles de gaz. Il existe 50 000 points de vente de bouteilles de GPL sur l'ensemble du territoire français. Nous représentons à ce titre une sorte de service public.

La bouteille de gaz permet de répondre à des besoins faibles, alors que la citerne couvre les besoins d'une maison de 150 m² pendant un an (je précise qu'à l'heure actuelle, 80 % des citernes commercialisées sont enterrées). Les GPL n'alimentent pas de centrales à cycle combiné mais peuvent

alimenter de mini-unités de cogénération. Cette solution se développe beaucoup au Japon, suite à l'accident nucléaire de Fukushima mais aussi du fait de la difficulté d'accès au réseau de gaz naturel dans ce pays montagneux.

Joël Spaes

Où en est-on du développement des micro-réseaux, souvent réalisés avec des collectivités locales ?

Joël Pedessac

La loi de 2003 permet de mettre en place des réseaux publics de GPL. Il existe aussi des réseaux de nature privative, destinés à un lotissement ou un groupement de bâtiments collectifs (on compte 3 000 à 4 000 réseaux de cette nature en France). Depuis 2 à 3 ans, des programmes de rénovation de HLM qui utilisaient de l'électricité pour le chauffage intègrent du GPL, ce qui permet de réduire les émissions de CO₂ et les coûts d'usage.

Joël Spaes

Il a été dit qu'il serait facile de raccorder les réseaux de GPL au réseau de gaz naturel.

Joël Pedessac

27 000 communes françaises n'ont pas accès au réseau de gaz naturel. Les réseaux en DSP ont été conçus pour pouvoir un jour, peut-être, être alimentés en gaz naturel.

Bruno Bensasson

GDF Suez conserve de nombreuses missions de service public. Le gaz naturel dessert aujourd'hui près d'un tiers du territoire. C'est déjà beaucoup : c'est là sa zone de pertinence. Le gaz naturel est en effet adapté à des zones présentant une certaine densité de population. Cela ne signifie pas que le réseau ait fini de se développer mais c'est dans sa zone de pertinence qu'il continue à le faire pour alimenter de nouveaux bâtiments.

Par ailleurs, le GNL (gaz naturel liquéfié) permet un transport du gaz naturel par camions vers de nouvelles zones pour alimenter des industriels ou, éventuellement, de nouveaux réseaux.

Joël Spaes

M. Peillon, que semble-t-il envisageable en matière de décentralisation énergétique vers les collectivités locales ?

Antoine Pellion

Petite précision : la future loi de programmation sur l'énergie ne sera pas le seul outil et ne comportera pas tout. D'autres actions sont menées par ailleurs.

Je vous propose d'aborder quelques sujets de fond liés au rôle des collectivités. Rappelons tout d'abord que la transition énergétique vise différents objectifs, en particulier :

- réduire les émissions de gaz à effet de serre (ce pour quoi les collectivités jouent un rôle essentiel, *via* notamment les PCET - Plans climat énergie territoriaux - et les SRCAE - Schémas régionaux climat air énergie) ;
- maîtriser la consommation d'énergie (tous les acteurs locaux jouent là aussi un rôle primordial, pour trouver des négawatts).

Outre ces domaines, les collectivités jouent aussi un rôle important face aux questions d'acceptabilité que soulèvent les projets de production (et qui freinent par exemple le développement de l'éolien à

terre). Il faut pouvoir arbitrer entre différents conflits d'usage (cela vaut de même pour la biomasse, l'hydroélectricité...).

Les collectivités ont également un rôle à jouer pour favoriser le développement de l'offre de technologies et de filières industrielles.

Concernant les réseaux, elles ont un rôle important en tant qu'autorités concédantes. Les productions sont certes amenées à devenir davantage locales mais les réseaux restent indispensables pour mutualiser les consommations.

En matière de précarité énergétique, pour cibler les foyers en difficultés, le niveau local est là encore indispensable.

Tous ces sujets soulèvent deux problématiques essentielles. La première est une problématique de financement. On est attaché à la péréquation tarifaire. La transition est très liée à des enjeux de financement, ce qui passe pour l'électricité par la CSPE (Contribution au service public de l'électricité), qu'il faut utiliser au mieux. Il faut parvenir à définir les coûts qu'il est raisonnable de faire porter aux consommateurs. Deuxième grande problématique : la gouvernance, domaine dans lequel les collectivités jouent un rôle primordial.

Elisabeth Salles

M. Choné a évoqué la nécessité du choc de simplification. M. Peillon, en quoi ce choc permettra-t-il de raccourcir les délais de réalisation des projets, vraie préoccupation pour les investisseurs ?

Antoine Pellion

Il est vrai que beaucoup de procédures administratives sont très longues. L'amélioration de la transparence dans les informations données sur les projets, qui est une bonne chose, conduit parallèlement à davantage de mobilisations. Cela dit, des expérimentations sont faites pour simplifier les procédures. La modification du droit de l'environnement va aussi changer la donne. Quoi qu'il en soit, le sujet est complexe. Les résultats se font attendre. On a un peu tendance à superposer les procédures, ce qu'il faut réussir à éviter.

Joël Pedessac

Dans le secteur des GPL, les implantations de réseaux de DSP ne posent pas de problèmes d'acceptation, ce qui simplifie la tâche. La contrainte est avant tout administrative, pour lancer l'appel d'offres et choisir les fournisseurs. Les longueurs de canalisation sont plutôt faibles. Les projets se mettent donc en œuvre assez rapidement.

J'aimerais évoquer un autre sujet : à l'heure actuelle, il est exclu d'implanter des unités de méthanisation sur les 75 % du territoire français n'ayant pas accès au réseau de gaz naturel. Des réseaux de propane rendraient possible d'utiliser ce potentiel. Ce n'est pas encore autorisé en France mais c'est déjà le cas chez certains de nos voisins.

De la salle

Grâce au DNTE, l'énergie est devenue un sujet important, notamment pour les élus. Qu'est-il fait pour poursuivre ce travail de sensibilisation, d'autant plus nécessaire que la décentralisation implique davantage de prises de décisions au niveau local ?

Fabien Choné

Il est urgent qu'un effort de pédagogie soit fait sur le système énergétique, pour les élus et, plus largement, pour l'ensemble de la population. L'ouverture des marchés (qui a pourtant débuté il y a plus de dix ans), les compteurs communicants... n'ont jamais fait l'objet d'une communication institutionnelle

de la part du gouvernement. Résultat : deux-tiers des Français, par exemple, ne connaissent pas leur puissance souscrite !

Bruno Bensasson

GDF Suez a créé pour l'Éducation Nationale un outil baptisé « J'apprends l'énergie », pour permettre aux jeunes, du primaire au collège, de comprendre les enjeux de la production et de la consommation d'énergie.

Antoine Pellion

La communication sur l'énergie est de la responsabilité de tous. Les acteurs de proximité, à commencer par les opérateurs, ont un rôle à jouer en la matière. C'est en particulier dans la relation avec leurs clients que les énergéticiens doivent apporter un certain nombre d'informations. Des entités régionales, telles que les antennes régionales de l'Ademe ou les DREAL, participent également à l'information du public. La presse joue elle aussi un rôle, en publiant chaque jour de nombreux articles sur l'énergie. Enfin, les administrations centrales se doivent d'informer les parlementaires dans la perspective du débat législatif sur la future loi de programmation, notamment en répondant aux questions écrites des sénateurs et députés.

Arnaud Brunel

Les connaissances des élus en matière d'énergie se sont beaucoup accrues depuis une dizaine d'années. Notre syndicat énergie anime régulièrement des événements pour les élus et le personnel de nos collectivités adhérentes sur le thème de l'énergie. Je pense que la majorité des syndicats font le même travail, en fonction des enjeux énergétiques locaux.

Fabien Choné

Nous informons bien sûr nos clients (nous venons d'ailleurs d'être élus « service client de l'année » pour la 7^e année consécutive !). Mais à peine 7 % de la population a changé de fournisseur d'électricité. Il n'y a toujours aucune communication des Pouvoirs publics sur l'intérêt de la concurrence pour les consommateurs. C'est regrettable. Les fournisseurs ne peuvent pas s'en charger seuls : ils seront toujours perçus, à raison, comme étant à la fois juge et partie.

Bruno Bensasson

Je peux en tout cas vous assurer que l'Éducation Nationale a eu le souci de l'impartialité dans le cadre de l'opération pédagogique que nous menons à ses côtés.

Les récentes hausses des tarifs de l'électricité ont permis d'ouvrir le marché, les offres de marché étant désormais plus intéressantes pour les clients que les tarifs. À ce jour, GDF Suez offre la meilleure de ces offres, suivi de très près par Direct Énergie. Dans le secteur de l'énergie, cela dit, le prix n'est pas le seul critère de choix. La qualité (service client, conseil pour maîtriser les consommations...) est aussi à prendre en compte. Le secteur offre de la place à plusieurs acteurs et à plusieurs énergies.

Joël Spaes

Cela fait 20 ans que les Britanniques informent sur la concurrence, en incitant les consommateurs à se rendre sur les sites de comparateurs. Mais les clients se sont trouvés désabusés par la complexité du secteur, ce qui a conduit le régulateur à obliger les compagnies à revenir à un nombre limité d'offres. Je pense donc que la pédagogie ne suffit pas.

Fabien Choné

Peut-être que trop d'information tue l'information... Mais surtout, le marché britannique et le marché français ne sont pas comparables.

De la salle

L'État est juge et partie. Il est difficile pour lui d'inciter les clients à quitter EDF alors qu'il en détient 85 % ! Par ailleurs, il reste un monopole dans l'énergie : dans le transport

Antoine Pellion

Il faut distinguer les questions de production, de transport, de distribution et de fourniture d'énergie. La concurrence concerne la production et la fourniture. Dans le transport et la distribution, il reste un monopole naturel.

Il existe des services publics associés à la sécurité d'approvisionnement. Différents dispositifs sont mis en place pour s'assurer de cette sécurité. Le gestionnaire du réseau de transport souligne qu'il n'y a pas de risque pour cet hiver. Cela dit, il faut parvenir à maintenir la sécurité d'approvisionnement à moyen terme. Les *stop and go* dans certaines filières sont régulièrement critiqués. Mais les nouvelles puissances installées soulèvent une problématique : quand on subventionne les ENR électriques intermittentes pour faciliter la transition énergétique, il faut prendre garde à ne pas perturber le système électrique en matière de sécurité d'approvisionnement.

De la salle

En quoi une ouverture à la concurrence en matière de distribution ferait-elle peser un risque sur la sécurité d'approvisionnement alors que la distribution est déjà assurée par des ELD sur 5 % du territoire ?

Par ailleurs, faut-il à terme imaginer une compétence énergie pour les collectivités, au moins sur certains sujets (peut-être l'efficacité énergétique) ?

Antoine Pellion

Les collectivités ont déjà certaines compétences dans le domaine de l'énergie : par exemple, elles sont autorités concédantes dans la distribution, et certaines sont partie prenante de la production. Il faut trouver un équilibre sujet par sujet et il ne s'agit pas de leur déléguer une compétence générale en matière d'énergie.

Bruno Bensasson

Il existe dans le champ de l'énergie des sujets à maille nationale ou européenne (sécurité d'approvisionnement par exemple). Les réseaux créent une solidarité de fait entre les territoires et il est pertinent que cette solidarité existe pour assurer une sécurité nationale.

À l'inverse, certains sujets relèvent du niveau local (qu'il s'agisse d'une commune, d'un syndicat intercommunal, d'une communauté de communes...). C'est le cas par exemple des questions d'urbanisme, d'architecture, d'efficacité énergétique dans les logements. C'est aussi le cas concernant les réseaux de chaleur.

D'autres sujets se situent à un niveau intermédiaire, par exemple les énergies renouvelables électriques. La ressource est très distribuée sur le territoire mais elle est développée sur la base de soutiens publics nationaux. D'où la question, à laquelle je n'ai pas de réponse : comment concilier l'objectif de solidarité, de péréquation, et une certaine responsabilisation des acteurs (il est un peu facile de prendre une décision et de faire payer l'addition par d'autres !) ?

Fabien Choné

Je n'ai toujours pas compris, personnellement, pourquoi l'ouverture des réseaux de distribution à la concurrence ferait peser un risque sur la péréquation.

De la salle

M. Peillon a indiqué que tous les sujets ne seraient pas abordés dans le projet de loi sur la transition énergétique. Que n'y trouvera-t-on pas ?

Antoine Pellion

De nombreux sujets abordés dans le DNTE relèvent de problématiques de mise en œuvre, qui nécessitent une mobilisation des territoires, des financements, mais pas forcément une modification de la législation en vigueur. Par ailleurs, la loi Brottes montre que l'on a avancé sur certains sujets sans attendre la loi de programmation énergétique. En outre, différents sujets relèvent du réglementaire et non du législatif. Enfin, certains documents de planification nécessitent d'être revus, ce qui, là encore, ne passera pas par la future loi.

De la salle

Ni l'État, ni les grands acteurs de l'énergie ne communiquent sur les CEE (Certificats d'économie d'énergie).

Fabien Choné

Nous avons fait la promotion des CEE auprès des collectivités locales. Nous pensons que ce dispositif peut fonctionner pour elles. En revanche, nous ne croyons toujours pas à son intérêt pour les consommateurs résidentiels. Nous avons fait beaucoup de propositions pour faire évoluer le dispositif. Le rapport de la Cour des comptes montre d'ailleurs que personne n'arrive à démontrer son efficacité pour le marché de masse.

Bruno Bensasson

L'un des deux axes stratégiques que GDF Suez s'est donné porte sur les économies d'énergie. Pour autant, il ne faut pas idéaliser les certificats : c'est un outil parmi d'autres. Il nous paraît tout aussi important d'expliquer aux gens la manière dont ils peuvent économiser de l'énergie et de les accompagner dans leur projet de rénovation. C'est tout le sens de notre proposition de « passeport rénovation » et nous nous réjouissons qu'elle ait été reprise par le Premier ministre lors de la Conférence Environnementale de septembre.

Arnaud Brunel

Il a fallu deux ou trois ans pour que les collectivités s'approprient les CEE. Mais c'est aujourd'hui un succès pour ces acteurs.

Joël Pedessac

Les acteurs du GPL font partie des obligés du dispositif des CEE. C'est un outil de financement de l'efficacité énergétique mais ce ne doit pas être le seul pour financer les programmes de rénovation énergétique.

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES (janv 2014).....Page 1

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

2- ACTUALITÉS TECHNIQUES & REGLEMENTAIRESPage 5

- ▶ Loi sur la consommation : création d'un régime juridique pour les contrats vrac GPL
- ▶ GPL carburant

3- EN BREFPage 7

- ▶ Lancement de la campagne Relations Médias Butane Propane GPL carburant

4- AGENDA DU CFBP.....Page 8

- ▶ Rallye Monte-Carlo énergies nouvelles
- ▶ Ecobat 2014
- ▶ Ever 2014
- ▶ Innovative Building

5- DANS LA PRESSE..... Page 9

- ▶ + 43 % ventes véhicules GPL neufs en 2013 - L'Argus - 30 janvier 2014
- ▶ Loi sur la consommation - Bip - 12 février 2014
- ▶ Pourquoi c'est bien la cuisson au gaz - MFM - février 2014

1 STATISTIQUES (janvier 2014)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES (1):

	JANV-2014	JANV-2013
Température moyenne	7°4	4°1
Nombre de jours ouvrés	22	22
Degrés-jours du mois	298,9	402,3
Coefficient de rigueur	0,772	1,039
Degrés-jours cumulés	298,9	402,3

(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.
- 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 de janvier 2014

- > Total Ventes « vrac » janvier 2014 vs janvier 2013 : - 9,9 %
- > Total Ventes « conditionné » janvier 2014 vs janvier 2013 : - 10,2 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » janvier 2014 vs janvier 2013 : - 10,0 %

**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 - Janvier 2014

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Janv-2014	Janv-2013	Variation	Janv-2014	Janv-2013	Variation
BUTANE						
conditionné	22 625	25 351	- 10,8 %	22 625	25 351	- 10,8 %
vrac	5 311	5 317	- 0,1 %	5 311	5 317	- 0,1 %
s/total Butane	27 936	30 668	- 8,9 %	27 936	30 668	- 8,9 %
PROPANE						
conditionné	9 571	10 887	- 12,1 %	9 571	10 887	- 12,1 %
Condi/carburant	5 037	5 202	- 3,2 %	5 037	5 202	- 3,2 %
s/total conditionné	14 608	16 089	- 9,2 %	14 608	16 089	- 9,2 %
Vrac carburant	2 484	2 545	- 2,4 %	2 484	2 545	- 2,4 %
Vrac 0/6 T	91 481	97 137	- 5,8 %	91 481	97 137	- 5,8 %
Vrac 6/12 T	15 054	18 215	- 17,4 %	15 054	18 215	- 17,4 %
Vrac 12/80 T	25 498	30 349	- 16,0 %	25 498	30 349	- 16,0 %
Vrac 0/80 T	132 033	145 701	- 9,4 %	132 033	145 701	- 9,4 %
Vrac > 80 T	23 939	28 813	- 16,9 %	23 939	28 813	- 16,9 %
Réseau canalisé	8 300	8 527	- 2,7 %	8 300	8 527	- 2,7 %
Sous-total vrac	166 756	185 586	- 10,1 %	166 756	185 586	- 10,1 %
Sous-total propane	181 364	201 675	- 10,1 %	181 364	201 675	- 10,1 %
GPLc / Stations	7 992	8 878	- 10,0 %	7 992	8 878	- 10,0 %
Total conditionné	37 233	41 440	- 10,2 %	37 233	41 440	- 10,2 %
Total vrac	172 067	190 903	- 9,9 %	172 067	190 903	- 9,9 %
TOTAL	217 292	241 221	- 9,9 %	217 292	241 221	- 9,9 %
Dont carburant	15 513	16 625	- 6,7 %	15 513	16 625	- 6,7 %



► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) : janvier 2014

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Janv-2014	Janv-2013	variation	Janv-2014	Janv-2013	variation
Alsace	3	1	+ 200%	3	1	+ 200%
Aquitaine	37	28	+ 32%	37	28	+ 32%
Auvergne	9	10	- 10%	9	10	- 10%
Basse-Normandie	19	33	- 42%	19	33	- 42%
Bourgogne	13	8	+ 63%	13	8	+ 63%
Bretagne	32	36	- 11%	32	36	- 11%
Centre	24	14	+ 9%	24	14	+ 9%
Champagne-Ardenne	1	3	- 67%	1	3	- 67%
Corse		1	-		1	-
Franche-Comté	16	8	+ 100%	16	8	+ 100%
Haute-Normandie	9	15	- 40%	9	15	- 40%
Ile-de-France	32	12	+ 167%	32	12	+ 167%
Languedoc-Roussillon	5	5	+ 0%	5	5	+ 0%
Limousin	5	7	- 29%	5	7	- 29%
Lorraine	2	16	- 88%	2	16	- 88%
Midi-Pyrénées	40	24	+ 67%	40	24	+ 67%
Nord-Pas-de-Calais	5	7	- 29%	5	7	- 29%
Pays de la Loire	23	20	+ 15%	23	20	+ 15%
Picardie	9	11	- 18%	9	11	- 18%
Poitou-Charentes	8	13	- 38%	8	13	- 38%
Provence-Alpes Côte d'Azur	9	24	- 63%	9	24	- 63%
Rhône-Alpes	27	50	- 46%	27	50	- 46%
TOTAL	328	346	- 5%	328	346	- 5%

► VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A) - janvier 2014

Energies	janvier				Cumul à fin janvier			
	2014	2013	variation	PDM	2014	2013	variation	PDM
Gazole	80 310	86 408	- 7,1 %	64,0 %	80 310	86 408	- 7,1 %	64,0 %
Essence	40 792	34 265	+ 19,0 %	32,5 %	40 792	34 265	+ 19,0 %	32,5 %
GPL	136	25	+ 444,0%	0,1 %	136	25	+ 444,0%	0,1 %
Hybride	3 784	3 741	+ 1,1 %	3,0 %	3 784	3 741	+ 1,1 %	3,0 %
Electrique	409	250	+ 63,6 %	0,3 %	409	250	+ 63,6 %	0,3 %
Superéthanol	20	102	- 80,4 %	0,0 %	20	102	- 80,4 %	0,0 %
GNV	2	5	- 60,0 %	0,0 %	2	5	- 60,0 %	0,0 %
Autres	1	2	0,0 %	0,0 %	1	2	0,0 %	0,0 %
TOTAL	125 454	124 798	+ 0,5 %	100,0 %	125 454	124 798	+ 0,5 %	100,0 %



► **BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT – moyenne de janvier 2014 (*)**



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

► **CONNEXIONS AU SITE INTERNET cfbp.fr**

■ **Nombre de visites sur les 4 derniers mois**

	Nombre de visites
Octobre 2013	17 785
Novembre 2013	16 019
Décembre 2013	16 011
Janvier 2014	18 131

■ **Cinq premiers points d'entrée sur le site sur les 4 derniers mois**

	Octobre 2013	Novembre 2013	Décembre 2013	Janvier 2014
Accueil	24,6 %	22,9 %	24,7 %	26,4 %
Caractéristiques générales des GPL	11,4 %	11,5 %	9,8 %	10,2 %
Carte stations GPL/CFBP	9,4 %	9,5 %	9,8 %	7,9 %
Offre véhicules GPL neufs	5,9 %	5,2 %	4,0 %	4,2 %
Atouts du GPL carburant	5,3 %	4,7 %		
Exemples d'installations			4,4 %	4,6 %

2 ACTUALITES TECHNIQUES & REGLEMENTAIRES

► Loi sur la consommation : Création d'un régime juridique pour les contrats vrac GPL

Le Parlement, par les votes successifs du Sénat mercredi 12 février et de l'Assemblée nationale jeudi 13 février, a adopté définitivement le projet de loi sur la consommation.

Examinée depuis juin 2013, la loi « Hamon » prévoit la création, dans le code de la consommation, d'un régime d'encadrement juridique des contrats de gaz propane en citerne.

L'objectif est d'offrir aux consommateurs de cette énergie, droits et protection à l'instar de ceux dont bénéficient les consommateurs sur les marchés du gaz naturel et de l'électricité.

La création de ce régime juridique est le résultat d'un travail mené par la Direction générale de la concurrence, de la consommation, et de la répression des fraudes (DGCCRF) depuis 2008, en concertation avec les différents acteurs concernés.

Son application permettra à la fois de faire évoluer l'information et la protection du consommateur tout en assurant les conditions économiques nécessaires au maintien et au développement du marché de l'industrie GPL. Le cadre juridique prévoit à cet égard toute une série de mesures visant à améliorer l'information du client. Parmi les mesures, à noter en particulier la durée des contrats GPL qui ne pourra désormais excéder 5 ans.

En parallèle, l'Autorité de la concurrence a rendu un avis sur le fonctionnement du marché du propane dans lequel il émet une série de recommandations.

L'Autorité conforte la mesure de limitation à 5 ans de la durée des contrats et propose de renforcer la transparence tarifaire.

Elle propose aussi au législateur de modifier en profondeur le modèle de distribution dit « intégré » qui consiste à fournir au consommateur le gaz et la citerne qui contient le gaz dans un même contrat.

Le CFBP attire l'attention des pouvoirs publics sur le fait que ce dernier point est lourd de conséquences sur le plan de la sécurité de ces installations sur un modèle non éprouvé et sur les entreprises.

Si l'Autorité de la concurrence émet un certain nombre de recommandations qui méritent une attention particulière pour améliorer le fonctionnement de marché au bénéfice du consommateur et du développement de l'économie, une telle mesure ne peut se prendre sans en avoir analysé et mesuré au préalable les effets à la fois sur les consommateurs, les entreprises et l'Etat sur ses fonctions régaliennes.

En tant qu'organisation professionnelle, le CFBP se tient à cet égard à la disposition des pouvoirs publics pour étudier plus précisément les propositions de l'Autorité de la concurrence.

e.coquin@cfbp.fr



Depuis quelques mois, certains usagers signalent des dysfonctionnements relatifs à un encrassement du vapo-détendeur de leur véhicule GPL. Si les dysfonctionnements ne concernent qu'une cinquantaine de cas sur les 257 000 véhicules GPL en circulation, cela n'en reste pas moins un sujet prioritaire pour l'avenir de la filière. Le nombre de cas a également été jugé suffisamment important par le magazine hebdomadaire « Autoplus » pour que celui-ci s'empare du sujet et dénonce à tort, dans un article publié le 21 février 2014, une mauvaise qualité du GPL carburant. Le CFBP, informé en amont de la publication de l'article, a proposé à la rédaction une rencontre pour lui présenter les résultats d'analyses du GPL carburant, conformes aux spécifications attendues. Entre-temps, le CFBP a mis en place une procédure pour répondre aux automobilistes concernés et poursuit des analyses complémentaires pour identifier la cause des dysfonctionnements.

e.coquin@cfbp.fr

3 En Bref

► Lancement de la campagne Relations Médias « Butane, Propane, GPL carburant : des solutions d'avenir disponibles immédiatement »

Tout au long de l'année 2014, le CFBP déploiera une communication de preuves afin de faire valoir les avantages et la contribution des solutions GPL, les gaz butane, propane et le GPL carburant, dans la transition énergétique, ainsi que, concrètement, leurs multiples atouts environnementaux et économiques pour l'habitat, l'industrie, l'agriculture et les transports.

Pour cela, le CFBP s'appuie sur les services de deux nouvelles agences de relations médias :



Agence pour les sujets « Filière et combustibles »



Agence pour les sujets « GPL carburant »

e.coquin@cfbp.fr



4 AGENDA DU CFBP

■ 19 au 23 mars 2014 - Monaco

Le CFBP participera au Rallye Monte-Carlo des énergies nouvelles.



■ le 20 mars 2014 - Paris



De 10 h à 11 h :

Le CFBP participera à la conférence « Comment impulser la transition énergétique dans et depuis les territoires ? » animée par Taoufik Souami, Professeur à l'Institut français d'urbanisme et au LATTs, Université de Marne-la-Vallée.

- EnRChoix, un outil d'aide pour le bon choix thermique des collectivités, R. Donat, Ingénieur Energie, Délégation régionale Ile-de-France, ADEME.

- L'énergie GPL pour atteindre les niveaux HPE & BBC rénovation, J. Pedessac, CFBP.

■ 25 au 27 mars 2014 – Monaco

Dans le cadre du Forum « EVER 2014 » sur les énergies renouvelables & les véhicules écologiques, le CFBP participera à la conférence « Transitions énergétiques de nos transports : quel mix ? Comment accélérer les changements ? »



■ le 8 avril 2014 – Paris



De 10 h à 10 h 45 :

Le CFBP participera au salon « Innovative Building » et présentera dans le cadre d'un atelier les projets de rénovation au propane menés par les communes de Préveranges et de Saint-Pellerin.





5 DANS LA PRESSE

> **Le chiffre : + 43 % de ventes de véhicules neufs GPL en 2013**

L'Argus - 30 janvier 2014

> **Loi sur la consommation**

BIP - 12 février 2014

> **LPourquoi c'est bien la cuisson au gaz**

MFM - février 2014





FRANCE

Loi sur la consommation : GPL et tarifs réglementés de gaz également au menu

Outre la mise aux normes des stations-service (cf. page précédente), le GPL (gaz de pétrole liquéfié) vendu en vrac et les tarifs réglementés de vente de gaz naturel sont également au menu de la loi sur la consommation, sur laquelle la Commission Mixte Paritaire (CMP) vient de rendre son rapport.

Concernant le GPL, le texte de la CMP précise les conditions devant encadrer les contrats de fourniture de GPL en vrac, les contrats de mise à disposition ou de vente de matériels de stockage de GPL en vrac d'un poids supérieur à 50 kg et les contrats d'entretien de ces matériels. Le texte de la CMP précise entre autres que le contrat, s'il prévoit la vente de la citerne en début ou en cours de vie du contrat, doit mentionner « le prix initial de vente de la citerne en début de contrat et, le cas échéant, lorsqu'il prévoit la vente de la citerne en cours de vie du contrat, un tableau présentant le prix de vente dégressif de la citerne en fonction de la durée du contrat négociée avec le client ». Parmi les autres mentions du texte : « pour les contrats à durée déterminée ne comportant pas de clause déterminant précisément les hypothèses pouvant entraîner une modification contractuelle ou de clause portant sur la modification du prix, le consommateur peut exiger l'application des conditions initiales jusqu'au terme de la durée contractuelle ».

Pour ce qui est des tarifs réglementés de vente de gaz naturel, le texte de la CMP précise que « les consommateurs finals non domestiques consommant plus de 30 000 kWh par an [...] ne sont plus éligibles à ces tarifs aux dates suivantes :

- Pour les consommateurs non domestiques raccordés au réseau de transport, à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la [future] publication de la loi [sur] la consommation ;
- Pour les consommateurs non domestiques dont le niveau de consommation est supérieur à 200 000 kWh par an, au plus tard le 31 décembre 2014 ;
- Pour les consommateurs non domestiques dont le niveau de consommation est supérieur à 30 000 kWh par an, au plus tard le 31 décembre 2015. »

Pour le 1^{er} et le 3^e de ces cas, il existe toutefois des dérogations, d'une part pour le propriétaire unique d'un immeuble à usage principal d'habitation consommant moins de 150 000 kWh par an ou le syndicat des copropriétaires d'un tel immeuble (cette exception faisant l'objet d'un réexamen régulier) ; d'autre part pour les Entreprises locales de distribution (ELD) dont la consommation est inférieure à 100 000 MWh par an (ces ELD peuvent continuer à bénéficier des tarifs réglementés jusqu'au 31 décembre 2015).

Le texte complet de la CMP, qui doit, comme indiqué page précédente, être examiné ce mercredi 12 au Sénat et le jeudi 13 à l'Assemblée Nationale, est consultable [via le lien : http://www.senat.fr/leg/pj113-348.html](http://www.senat.fr/leg/pj113-348.html).

Electro



POURQUOI C'EST BIEN la cuisson au gaz ?

P

Adieu aux clichés sur la cuisson au gaz. Celle-ci a le vent en poupe, grâce à de nouvelles technologies et à une pléiade d'accessoires ultrapratiques.

POUR SON CÔTÉ FACILE À VIVRE. Désormais, les brûleurs gaz équipent tous les types de surfaces, y compris celles en verre ou en inox qui se nettoient avec une simple éponge. Dans le souci de faciliter l'entretien, Miele a même imaginé des supports gaz en fonte émaillée qui passent au lave-vaisselle. Autre avantage, la cuisson au gaz s'adapte à toutes les batteries de cuisine : cuivre, aluminium, inox, fonte. Mieux encore, certains modèles disposent d'une minuterie pour programmer le temps de cuisson. **POUR SON EFFET PLANO.** Les tables au gaz misent sur les grandes largeurs afin de recréer l'effet piano de chefs et de pouvoir utiliser des poêles ou autres cocottes XXL. Certains brûleurs sont ainsi pourvus de deux sorties de flammes. Autre subtilité remarquable chez Whirlpool : le brûleur à fleur de plaque qui améliore l'efficacité de chauffe. La mon-

tée en ébullition est 30 % plus rapide. Résultat : on utilise 15 % de gaz en moins. **POUR SES DIVERS MODES DE CUISSON.** Avec le gaz, la chaleur se module finement pour mijoter ou saisir : la tendance est aux fortes puissances et aux brûleurs ultrarapides pour un effet gel. Tout est possible, même l'utilisation de woks, grâce à des supports adaptés (chez Bosch, par exemple). **POUR SA SÉCURITÉ.** Certaines tables au gaz sont équipées d'un bouton d'arrêt d'urgence. Pratique : si quelqu'un sonne à la porte, on appuie sur le bouton et tout s'arrête. Une fois de retour dans la cuisine, il suffit d'appuyer à nouveau pour reprendre la cuisson à la même puissance. Enfin, la cuisson au gaz ne présente aucun danger grâce au système de sécurité obligatoire thermocouple. Un courant d'air ? La flamme s'éteint et le gaz se coupe. A. D.-M.



Programmable et amovible. Grande table de cuisson gaz (Wum) avec brûleur spécial « Dual Wok » de 4,7 kW/Baro avec le support wok. Plateau vitrocéramique. 5 brûleurs supports « DornfortClean » amovibles et lavables au lave-vaisselle. Programmation par minuterie jusqu'à 1h. Réchauffage automatique. « Prestige » 60x20 54 x 1 851 € Miele.



Accueillante et fonctionnelle. Belle table gaz inox de 70 cm. Feu central wok 4 kW. Allumage électronique et une seule main. Poutre-casseroles grande largeur en inox. 409,99 € Bosch.



Puissante et graphique. Table gaz inox (50 cm de large) avec bandeau de verre à noir. Traitement isolant résistants à l'usage. Brûleur professionnel ultrapuissant double circulation (4,2 kW) de 127 mm de diamètre avec insert laser. Manettes ergonomiques avec allumage électronique intégré. Adaptateur pour wok. Modèle « 60PI 900 » 950 € Mache-Aid.



Rapide et discrète. Table gaz (75 cm) équipée de 5 brûleurs à fleur de plaque. 1 brûleur ultrarapide de 6,2 kW, combustion à trois fois plus 1 100 € Whirlpool.

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES (fév 2014).....Page 1

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

2- ACTUALITÉS TECHNIQUES & REGLEMENTAIRESPage 5

- ▶ Requalification des réservoirs de propane petit vrac : le CFBP obtient une « 5^{ème} décennale »
- ▶ Le CFBP demande l'exclusion de la filière GPL du dispositif des CEE

3- EN BREFPage 8

- ▶ L'équipe GPL 1^{ère} au classement de l'épreuve de maniabilité chronométrée du 15^{ème} Rallye Monte-Carlo Energies nouvelles

5- DANS LA PRESSE..... Page 9

- ▶ Longtemps délaissée, la voiture GPL n'a pas dit son dernier mot – Le Journal de Saône et Loire – 15 mars 2014
- ▶ 17 associations inquiètes de l'évolution du dispositif des CEE - Enerpresse – 20 mars 2014
- ▶ Le carburant sans particules ça existe – Le Nouvel Observateur – 25 au 31 mars 2014



1 STATISTIQUES (février 2014)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES (1):

	FEV-2014	FEV-2013
Température moyenne	7°	3°
Nombre de jours ouvrés	20	20
Degrés-jours du mois	259,7	383,9
Coefficient de rigueur	0,784	1,159
Degrés-jours cumulés	558,6	786,2

(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.
- 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 de février 2014

- > Total Ventes « vrac » février 2014 vs février 2013 : - 16,4 %
- > Total Ventes « conditionné » février 2014 vs février 2013 : - 5,3 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » février 2014 vs février 2013 : - 11,7 %

**Comité Français du
Butane et du Propane**

8, terrasse Bellini
92807 PUTEAUX CEDEX
contact@cfbp.fr
www.cfbp.fr

N° SIRET : 784 855 033 00063

► VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP - Février 2014

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Fév-2014	Fév-2013	Variation	Fév-2014	Fév-2013	Variation
BUTANE						
conditionné	20 589	21 463	- 4,1 %	43 214	46 814	- 7,7 %
vrac	5 479	5 797	- 5,5 %	10 790	11 114	- 2,9 %
s/total Butane	26 068	27 260	- 4,4 %	54 004	57 928	- 6,8 %
PROPANE						
conditionné	8 980	9 991	- 10,1 %	18 551	20 878	- 11,1 %
Condi/carburant	5 121	5 186	- 1,3 %	10 158	10 388	- 2,2 %
s/total conditionné	14 101	15 177	- 7,1 %	28 709	31 266	- 8,2 %
Vrac carburant	2 482	2 579	- 3,8 %	4 966	5 124	- 3,1 %
Vrac 0/6 T	71 713	87 559	- 18,1 %	163 194	184 696	- 11,6 %
Vrac 6/12 T	13 565	16 058	- 15,5 %	28 619	34 273	- 16,5 %
Vrac 12/80 T	22 603	27 665	- 18,3 %	48 101	58 014	- 17,1 %
Vrac 0/80 T	107 881	131 282	- 17,8 %	239 914	276 983	- 13,4 %
Vrac > 80 T	22 390	26 411	- 15,2 %	46 329	55 224	- 16,1 %
Réseau canalisé	7 604	8 407	- 9,6 %	15 904	16 934	- 6,1 %
Sous-total vrac	140 357	168 679	- 16,8 %	307 113	354 265	- 13,3 %
Sous-total propane	154 458	183 856	- 16,0 %	335 822	385 531	- 12,9 %
GPLc / Stations	6 600	7 473	- 11,7 %	14 592	16 351	- 10,8 %
Total conditionné	34 690	36 640	- 5,3 %	71 923	78 080	- 7,9 %
Total vrac	145 836	174 476	- 16,4 %	317 903	365 379	- 13,0 %
TOTAL	187 126	218 589	- 14,4 %	404 418	459 810	- 12,0 %
Dont carburant	14 203	15 238	- 6,8 %	29 716	31 863	- 6,7 %



► **INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) : Février 2014**

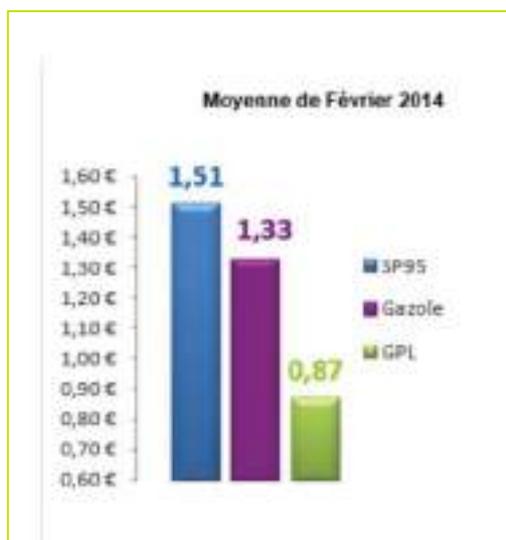
Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Fév-2014	Fév-2013	variation	Fév-2014	Fév-2013	variation
Alsace	2	1	+ 100 %	5	2	+ 150 %
Aquitaine	21	12	+ 75 %	58	40	+ 45 %
Auvergne	9	10	- 10 %	18	20	- 10 %
Basse-Normandie	8	15	- 47 %	27	48	- 44 %
Bourgogne	10	9	+ 11 %	23	17	+ 35 %
Bretagne	29	23	+ 26 %	61	59	+ 3 %
Centre	22	50	- 56 %	46	64	- 28 %
Champagne-Ardenne	2	3	- 33 %	3	6	- 50 %
Corse	2	2	+ 0 %	2	3	- 33 %
Franche-Comté	19	5	+ 280 %	35	13	+ 169 %
Haute-Normandie	23	18	+ 28 %	32	33	- 3 %
Ile-de-France	9	9	+ 0 %	41	21	+ 95 %
Languedoc-Roussillon	37	19	+ 95 %	42	24	+ 75 %
Limousin	7	5	+ 40 %	12	12	+ 0 %
Lorraine	9	8	+ 13 %	11	24	- 54 %
Midi-Pyrénées	15	23	- 35 %	55	47	+ 17 %
Nord-Pas-de-Calais	6	12	- 50 %	11	19	- 42 %
Pays de la Loire	29	17	+ 71 %	52	37	+ 41 %
Picardie	24	16	+ 50 %	33	27	+ 22 %
Poitou-Charentes	16	11	+ 45 %	24	24	+ 0 %
Provence-Alpes Côte d'Azur	7	10	- 30 %	16	34	- 53 %
Rhône-Alpes	43	16	+ 169 %	70	66	+ 6 %
TOTAL	349	294	+ 19 %	677	640	+ 6 %

► **VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A) – février 2014**

Energies	février				Cumul à fin février			
	2014	2013	variation	PDM	2014	2013	variation	PDM
Gazole	92 197	100 315	- 8,1 %	65,3 %	172 507	186 725	- 7,6 %	64,7 %
Essence	44 698	38 448	+ 16,3 %	31,6 %	85 490	72 713	+ 17,6 %	32,0 %
GPL	133	48	+ 177,1%	0,1 %	269	73	+ 268,5%	0,1 %
Hybride	3 825	3 766	+ 1,6 %	2,7 %	7 609	7 507	+ 1,4 %	2,9 %
Electrique	411	648	- 36,6 %	0,3 %	820	898	- 8,7 %	0,3 %
Superéthanol	22	12	+ 83,3 %	0,0 %	42	114	- 63,2 %	0,0 %
GNV	2	17	- 88,2 %	0,0 %	4	22	- 81,8 %	0,0 %
Autres	2	0	0,0 %	0,0 %	3	0	0,0 %	0,0 %
TOTAL	141 290	143 254	- 1,4 %	100,0 %	266 744	268 052	- 0,5 %	100,0 %



► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT – moyenne de février 2014 (*)



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

► CONNEXIONS AU SITE INTERNET cfbp.fr

■ Nombre de visites sur les 4 derniers mois

	Nombre de visites
Novembre 2013	16 019
Décembre 2013	16 011
Janvier 2014	18 131
Février 2014	16 688

■ Cinq premiers points d'entrée sur le site sur les 4 derniers mois

	Novembre 2013	Décembre 2013	Janvier 2014	Février 2014
Accueil	22,9 %	24,7 %	26,4 %	26,5 %
Caractéristiques générales des GPL	11,5 %	9,8 %	10,2 %	10,0 %
Carte stations GPL/CFBP	9,5 %	9,8 %	7,9 %	8,1 %
Offre véhicules GPL neufs	5,2 %	4,0 %	4,2 %	3,7 %
Atouts du GPL carburant	4,7 %			
Exemples d'installations		4,4 %	4,6 %	4,8 %

2 ACTUALITES TECHNIQUES & REGLEMENTAIRES

► Requalification des réservoirs de propane petit vrac : le CFBP obtient une « 5^{ème} décennale »

Conformément aux dispositions de la réglementation française (arrêté ministériel du 15 mars 2000 modifié), les réservoirs de propane doivent être soumis tous les dix ans à une requalification individuelle qui comprend entre autres, une vérification intérieure et extérieure, une épreuve hydraulique et un contrôle des accessoires de sécurité.

De par leurs caractéristiques (fabrication en série, effectifs très importants), les réservoirs de propane « petit vrac » ont toujours bénéficié d'un aménagement réglementaire :

- Les réservoirs bénéficient d'un régime de requalification par échantillonnage lorsqu'ils atteignent 10 ans, 20 ans ou 30 ans. Une fraction de chaque lot de fabrication est soumise à une requalification et à des contrôles complémentaires. Les résultats satisfaisants de ces essais permettent de requalifier l'ensemble du lot de fabrication.
- Les réservoirs aériens de 40 ans en clientèle bénéficient depuis 2005 d'un aménagement réglementaire : des réservoirs témoins de chaque lot de fabrication sont soumis à des essais mécaniques et de résistance pour s'assurer qu'après 40 ans l'acier a gardé ses caractéristiques mécaniques d'origine. Moyennant le résultat positif de ces évaluations préalables, chacun des réservoirs de chaque lot est ensuite requalifié en clientèle par un organisme habilité : vérification extérieure, mesures d'épaisseur, etc.
- Les premiers réservoirs ayant bénéficié de cet aménagement auront 50 ans l'an prochain (réservoirs fabriqués en 1965). Le CFBP a donc préparé une demande d'aménagement réglementaire en s'appuyant sur le retour d'expérience acquis dans le cadre de l'aménagement « 4^{ème} décennale » pendant les dix dernières années.

La demande rappelle que les raisons qui avaient justifié la demande d'aménagement « 4^{ème} décennale » restent encore d'actualité, aujourd'hui, alors que ces réservoirs approchent de l'échéance de leur 5^{ème} requalification.

En effet, vu le nombre très important de réservoirs à requalifier chaque année (cf graphe ci-après), l'application du régime général ne peut pas être envisagée pour des raisons techniques et de sécurité.

Une requalification individuelle conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 15 mars 2000 révisé nécessiterait en effet :

- une épreuve du réservoir en clientèle : cette solution imposerait un double transfert de produit en clientèle + le séchage et gazage sur site, cette dernière opération nécessitant l'utilisation d'une torchère pour le brûlage de la phase gazeuse,
- ou un échange technique : cette solution imposerait également une opération de transfert de produit en clientèle et des manutentions et transport de réservoirs.

Dans les deux cas, vu le nombre de réservoirs en cause, les opérations sensibles liées à la requalification individuelle conformément au régime général obligerait à mettre en œuvre des équipes et des moyens dédiés dont certains ne seraient nécessaires que pour un à deux ans d'activité.

Une telle configuration de pic d'activité justifierait, pour des sociétés de service en charge de ces opérations, un recours massif à l'intérim ou à la sous-traitance, avec les difficultés d'accompagnement et de suivi et donc les risques associés.

.../...



.../...

Le CFBP a donc proposé un système de requalification comparable à celui adopté pour la « 4^{ème} décennale » à la différence près que le nombre de réservoirs témoins pour les évaluations préalables a été multiplié par 2.

De plus, le CFBP a proposé de réformer systématiquement les réservoirs de 50 ans ou plus retirés de clientèle.

Cette demande a été soumise le 20 mars à la Commission Centrale des Appareils à Pression (CCAP) qui a voté unanimement en faveur du projet.

Sur les 10 prochaines années, ce sont près de 100 000 réservoirs qui seront concernés par cet aménagement réglementaire.



o.barberis@cfbp.fr

L'annonce de la 3^{ème} période des CEE faite par Philippe Martin, Ministre de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, le 10 décembre 2013 est tombée comme un couperet pour la filière des GPL.

L'augmentation des contraintes induites par la 3^{ème} période n'est aujourd'hui plus tenable techniquement et financièrement par les distributeurs de GPL pour 3 raisons :

- la multiplication par près de 2 de l'objectif triennal,
- la division par 10 de la valorisation cumac des systèmes thermiques,
- le relèvement du seuil de dépôt de dossiers associés au risque annualisé de 264 M€ que représente la pénalité de 20 €/MWhc en cas d'objectif non atteint.

Aussi, dans un courrier en date du 14 mars 2014 adressé aux principales instances décisionnaires des questions énergétiques – Cabinet du Premier Ministre, MEDDE, MINEFI, Ministère de redressement productif, Assemblée Nationale, Sénat - le CFBP a demandé l'exclusion de la filière GPL (aux titres du combustible et du carburant) du dispositif des certificats d'économies d'énergie pour la 3^{ème} période, qui prendra effet à partir du 1^{er} janvier 2015 et s'achèvera le 31 décembre 2017.

Complétée d'une note de position et d'une analyse juridique, ce courrier souligne l'impossibilité pour des acteurs de la taille des distributeurs de GPL de soutenir un engagement qui équivaut à une multiplication par dix de l'objectif de la 2^{nde} période.

- **Les arguments économiques** justifiant cette demande d'exclusion résident notamment :
 - D'une part, dans le fait que la filière GPL s'inscrit comme le plus petit secteur énergétique français avec environ 1,2% du mix total, et qu'elle a déjà largement contribué aux objectifs d'économies d'énergie nationaux sur la dernière décennie, et ce en raison de la forte décroissance de son marché depuis 10 ans. D'ores et déjà, elle va au-delà de l'objectif de l'Union Européenne de réduire de - 1,5%/an les consommations énergétiques d'ici 2020.
 - D'autre part, la petite taille des distributeurs de GPL ne permet pas une gestion optimisée du dispositif à des coûts acceptables avec, comme principale conséquence, un effet sur les prix de vente que la concurrence entre acteurs ne suffirait pas à effacer. Cela impacterait lourdement cette énergie alors même qu'elle contribue activement à l'amélioration de la performance énergétique des zones rurales et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.
- **Les arguments juridiques** justifiant cette demande d'exclusion résident quant à eux :
 - Dans le fait que la Directive 2012/27/UE qui a apporté une légitimité européenne au dispositif, prévoit dans son considérant 20 la possibilité d'exclure les petits secteurs énergétiques. L'objectif étant de ne pas faire subir à ces sociétés, une pression financière et administrative disproportionnée qui pourraient nuire à leur viabilité.
Ainsi, soumettre la filière GPL à la 3^{ème} période des CEE conduirait à fragiliser considérablement ce secteur d'activité et irait de fait, à l'encontre des objectifs poursuivis par la loi sur la transition énergétique.
 - De plus, le gouvernement s'est fixé comme objectif de ne plus sur-transposer les textes communautaires. Or le dispositif français, en incluant les petits secteurs énergétiques, s'avère être plus contraignant que la Directive européenne. L'analyse juridique met notamment en exergue le principe d'égalité de traitement et le fait que des situations différentes ne peuvent être traitées de manière identique. La spécificité du secteur du GPL justifie donc une différence de traitement qui devrait normalement conduire à son exclusion. La note rappelle également que l'inclusion d'un petit secteur énergétique comme le GPL dans le dispositif, ne peut résulter que d'une appréciation concrète de ses effets et de l'absence de disproportion, or aucune étude d'impact n'a à ce jour été réalisée.

À travers cette démarche, le CFBP souhaite saisir l'opportunité offerte par la discussion sur le projet de loi sur la transition énergétique pour agir aux niveaux juridique et politique afin de demander l'exclusion de la filière GPL du dispositif des CEE.

L'organisation de rendez-vous institutionnels avec les différents destinataires des courriers est actuellement en cours.

y.lintz@cfbp.fr / e.coquin@cfbp.fr



3 En Bref

► L'équipe GPL 1^{ère} au classement de l'épreuve de maniabilité chronométrée du 15^{ème} Rallye Monte-Carlo Energies nouvelles



Le CFBP a pris le 19 mars le départ du 15^{ème} Rallye Monte-Carlo Energies Nouvelles avec en bout de course, une victoire !

Avec trois voitures engagées et un premier prix, le GPL a souligné ses performances en termes de rapport gain puissance et réduction de consommation. Il s'affiche en tête du classement de l'épreuve de maniabilité chronométrée et 8^{ème} au classement officiel combiné - équipes !



Les voitures GPL ont de nouveau démontré les performances et la maîtrise du carburant GPL tout au long de la course qui s'est déroulée du 19 au 23 mars 2013.

Ce rallye a été notamment l'occasion pour les 3 voitures et les équipages en lice de mettre en avant que les véhicules GPL, tout en étant écologiques et économiques, peuvent être sportifs et compétitifs. L'occasion une fois de plus de mettre en avant les performances et la maîtrise du carburant GPL à travers un challenge automobile sportif auquel concourt l'ensemble des énergies « propres ».

Le pilote Aurélien Meuterlos (ancien formateur GPL) et son co-pilote Patrick Mogenet remportent à bord de **La Renault Clio RS - 200 cv GPL** l'épreuve de maniabilité chronométrée du Rallye. L'équipe GPL CFBP se classe 8^{ème} du classement final officiel combiné - équipes.

Véhicules GPL engagés :

- Renault Clio RS de 200 cv

Equipage : pilote Aurélien Meuterlos (ancien formateur GPL) et son co-pilote Patrick Mogenet

- Alfa Roméo Mito de 170 cv

Equipage français : pilote Miguel Baudoin et son co-pilote Jacques Darmon du CFBP

- Toyota Prius de 110 cv

Equipage international chevronné : pilote Gregor Zdovc (Slovène) et son co-pilote Nenad Stojanović (Serbe) deux professionnels du GPL

15^{ème} édition du Rallye Monte Carlo Energies Nouvelles - Parcours et nouveautés

Ce Rallye, organisé par Automobile Club de Monaco, est la seconde épreuve du très célèbre Rallye Monte-Carlo. Il s'inscrit dans le cadre d'un Championnat du monde organisé par la FIA (Fédération Internationale Automobile) avec 12 manches se déroulant en Europe, Asie, Amérique du Nord et Afrique. Il se déroule en 2 épreuves distinctes pour les véhicules hybrides, électriques et carburants renouvelables. Il s'adresse aux constructeurs, collectivités territoriales, entreprises publiques mais également aux particuliers qui souhaitent participer à un rallye « Monte-Carlo » dont le classement se base sur le ratio consommation / performance dans les épreuves de régularité.

Toutes les informations rallye et les résultats : <http://www.acm.mc/home.php>

e.coquin@cfbp.fr





5 DANS LA PRESSE

> **Longtemps délaissée, la voiture GPL n'a pas dit son dernier mot**
Le Journal de Saône et Loire – 15 mars 2014

> **17 associations inquiètes de l'évolution du dispositif des CEE**
Enerpresse – 20 mars 2014

> **Le carburant sans particules ça existe** (avec itw Joël Pedessac)
Le Nouvel Observateur – 25 au 31 mars 2014



AUTOMOBILE. Le marché du GPL, qui n'a jamais vraiment décollé en France, est reparti à la hausse en 2013. Mais pour concurrencer le diesel ou l'essence, le chemin est encore long...

Longtemps délaissée, la voiture GPL n'a pas dit son dernier mot

GPL. Le marché, qui avait chuté en 2011 après l'arrêt des incitations fiscales, reprend des couleurs.

Composition. Le GPL (gaz de pétrole liquéfié) est issu du pétrole raffiné ou du gaz naturel épuré.

Lobbies. Arrivé en France en 1979, il fut longtemps écarté en faveur des carburants traditionnels, sous le poids des lobbies constructeurs

Europe. Le GPL est très implanté en Italie, Turquie, Pays-Bas et Pologne. 6 millions de véhicules circulent au GPL dans toute l'Europe.

ECLAIRAGE

PAR NICOLAS BRÉTAUDEAU

Loin d'être enterré, le marché des voitures GPL a repris - encore timidement - des couleurs en 2013. Pour les utilisateurs de ces véhicules, les avantages en termes écologiques et économiques sont évidents.

J eudi midi, station-service du centre commercial Géant Casino à Chalon. Dans le flot continu d'automobilistes venus faire leur plein de gazole ou d'essence, une petite C3 rouge s'enfile sur la voie de gauche indiquant la présence d'une pompe GPL. La conductrice, Valérie, a fait installer il y a 5 ans un kit dédié à ce carburant propre sur sa voiture à moteur essence, qui lui permet aujourd'hui de bénéficier des

avantages de ce carburant alternatif. Un système installé sous le coffre, à la place de la roue de secours, qui lui a coûté 4 000 €. « Les économies ne sont pas extraordinaires, mais mises bout à bout elles finissent par rentabiliser l'investissement », explique la Chalonnaise, dont la démarche était davantage écologique qu'économique.

« L'idéal quand on roule beaucoup »

« Au contraire du diesel, le GPL n'émet pas de particules fines, et quand j'entends parler de pics de pollution comme en ce moment, ça ne fait que me conforter dans mon choix », confie Valérie, dont le mari roule également au GPL. « Les voitures électriques sont encore moins polluantes, mais l'électricité est d'origine nucléaire donc ça ne m'intéressait pas. Même si toutes les



A l'instar de cet automobiliste chalonais, 250 000 personnes roulent au GPL en France. Certains utilisateurs ne comprennent pas pourquoi les constructeurs et pouvoirs publics n'ont pas cherché à développer davantage cette motorisation aux avantages évidents. Photo N&B.

stations, surtout en rase campagne et à l'intérieur des grandes villes, ne sont pas équipées de pompes, le GPL est vraiment l'idéal quand on roule beaucoup dans nos régions », poursuit l'automobiliste, équipée d'un GPS classique lui permettant de localiser les stations. « Je ne comprends vraiment pas pourquoi les constructeurs et pouvoirs publics ne valorisent pas davantage cette technologie », conclut la Chalonnaise avant de régler son plein. Avec 29,84 € s'affichant pour 36 litres de carburant, elle aura économisé 18 € par rapport à un équivalent sans-plomb 95.

Économies sur 190 000 km

Deux minutes à peine après son passage, une Citroën XM, immatriculée dans l'Allier, se gare près de la pompe. Ferdinand, originaire de Molinet, roule avec cette technologie depuis 1992. Lui aussi avait fait installer un kit GPL sur son moteur essence, qui lui avait coûté 10 000 francs à l'époque, l'équivalent de 1 500 €. Moins soucieux des préoccupations écologiques, le retraité apprécie surtout les économies que le gaz de pétrole liquéfié lui font réaliser. « Même si le moteur consomme 8,5 litres aux 100 km, un peu plus que pour

l'essence, ce carburant m'aura coûté deux fois moins cher sur plus de 190 000 km ! », témoigne-t-il. Seules contraintes selon lui : « Le réservoir prend un peu de place dans le coffre, et toutes les stations ne sont pas équipées pour le GPL », regrette l'automobiliste, qui ne connaît l'existence que de deux stations en Saône-et-Loire (17 en réalité). « Mais comme je dispose toujours du réservoir d'essence d'origine, je peux basculer quand je veux et éviter la panne sèche ! », sourit le conducteur auvergnat, qui opterait « sans hésiter pour un véhicule GPL » si le sien venait à lâcher...

La voiture GPL, un intérêt économique et écologique

Un véhicule GPL fonctionne avec un moteur thermique alimenté indifféremment par du GPL ou de l'essence. Le GPL carburant est un mélange des gaz butane et propane. Les véhicules au GPL ont un taux d'émission de CO₂ nettement réduit comparé aux véhicules essence ou diesel. Ils ne rejettent aucune particule fine, et 20 à 30 fois moins d'oxyde d'azote que le diesel (10 fois moins que l'essence). Les émissions de CO₂ sont équivalentes à celle des véhicules

diesel. Le GPL se classe comme le carburant le moins polluant du marché, en rappelant toutefois que les gaz butane et propane proviennent à 60 % de l'extraction des champs de gaz naturel (méthane) et à 40 % du raffinage du pétrole. Avec un prix moyen à la pompe de 0,86 €. Le GPL coûte à la pompe 40 % moins cher que le SP95. La consommation des voitures GPL est toutefois plus élevée de 10 et 20 % par rapport à l'essence et au diesel.

UN MARCHÉ QUI REPART À LA HAUSSE EN 2013

Malgré la fin des aides gouvernementales et la baisse globale des ventes de véhicules neufs en France, les ventes de véhicules neufs GPL ont progressé de 43 % (+ 830 véhicules, soit 2 900 voitures neuves vendues) en 2013, indique le Comité français du butane-et du propane. Un marché qui frémisse mais qui reste à relativiser en raison de son faible volume : 257 000 voitures GPL sont immatriculées aujourd'hui en France, soit 0,4 % du parc automobile...

« Sur le marché de l'occasion, les voitures au GPL sont les véhicules à énergie alternative les plus recherchés, avec plus de 18 000 véhicules vendus sur l'année. Cette tendance prouve que les automobilistes continuent à faire le choix du GPL, qui est aujourd'hui le carburant alternatif pour véhicules légers le plus utilisé en France. Cette progression des ventes représente un signal positif pour le marché puisque les véhicules GPL, contrairement aux véhicules électriques ou hybrides, ne bénéficient à l'achat d'aucune aide financière spécifique », poursuit l'association représentant la filière gaz.

Un carburant populaire en Europe... mais pas en France

Selon l'organisme, « ce marché pourrait être bien plus développé si les constructeurs vendaient sur le marché français leurs modèles GPL comme ils le font dans d'autres pays européens où ils rencontrent un succès certain. À titre de comparaison, le marché voisin italien gléhicite le carburant GPL avec 116 100 véhicules vendus en 2013. Le GPL est également un succès dans de nombreux autres pays, à l'image de la Pologne, de la Turquie, des Pays-Bas ou encore de la Belgique.

Alors qu'en France 1 750 stations-service, soit une sur 7, distribuent du GPL, les capacités d'approvisionnement et de distribution du GPL permettent de fournir un parc automobile 10 fois supérieur à ce qu'il est aujourd'hui. Le GPL dispose d'un réseau suffisant pour couvrir les besoins des automobilistes sur l'ensemble du territoire. Il est ainsi facile d'imaginer le potentiel de développement considérable de ce carburant alternatif à 0,86 €/l, en moyenne », précise le comité.



Avec un prix moyen à la pompe de 0,86 €/L, le GPL coûte à la pompe 40 % moins cher que le sans-plomb 95. Photo: H. H.

« Nos études montrent que les ventes de véhicules GPL pourraient être supérieures à 50 000 par an si le GPL bénéficiait d'efforts de communication et d'un soutien financier comparables à ceux qui sont mis en œuvre par le gouvernement pour promouvoir les véhicules électriques ou hybrides », souligne Joël Pedesac, directeur général du Comité français du butane et du propane.

Reprise en 2013, après une chute spectaculaire en 2011

Jusqu'à fin 2010, les voitures GPL bénéficiaient, en effet, d'un bonus de 2 000 euros à l'achat qui a été supprimé. Les conséquences ont été immédiates : en 2010, il s'est vendu environ 75 000 modèles en France, contre 12 000 en 2011, 2 000 en 2012 et 2 900 en 2013.

Sur les 1,7 million de véhicules commercialisés en France en 2013, 67 % étaient à motorisation diesel (le plus bas niveau depuis 10 ans), 29,7 % pour les voitures essence, 2,6 % pour les hybrides, 0,5 % pour les électriques et... environ 0,2 % pour le GPL.

NICOLAS BRUNEAU

17 stations GPL en Saône-et-Loire

La Saône-et-Loire compte 17 stations-service équipées d'une pompe GPL : les stations Géant Casino et Leclerc Nord à Chalon, Auchan, Leclerc et Total Access à Mâcon, Agip au Creusot, Géant Casino à Montceau, Leclerc à Paray, Total à Digoin, Agip à Chagny et les deux stations Avia à Autun. Les quatre stations sur l'A63 en sont équipées (à Saint-Aubin et Saint-Ambreuil dans les deux sens), ainsi que la station de Dormartin-lès-Cuisereux sur l'A39.

La Saône-et-Loire compte deux installateurs GPL agréés.

La liste des stations GPL en France est disponible sur le site <http://stations.gplonline.fr> et la liste des garagistes installateurs GPL sur le site www.jerouleagpl.com

**ÉNERGIE
FRANCE**

17 associations inquiètes de l'évolution du dispositif des CEE

Quelque 17 associations professionnelles des secteurs de l'énergie et du bâtiment (AFG, CFBP, Ecofioul, UFIP, Uprigaz, UFE, Uniclimat...) s'inquiètent, dans une lettre datée du 14 mars adressée au ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, Philippe Martin, du frein à la diffusion de matériel performant (chaudières à condensation, pompes à chaleur) que pourraient constituer « certaines mesures à caractère technique » faisant partie des évolutions actuellement envisagées pour le dispositif des CEE (Certificats d'économie d'énergie).

Dans le cadre des adaptations de ce dispositif liées à l'entrée dans la 3^e période, il est prévu une évolution des fiches d'opérations standardisées, substituant pour les systèmes thermiques une référence « marché » à la référence « parc » actuellement appliquée, expliquent les 17 associations dans leur missive dont le BIP a obtenu copie. De ce fait, la consommation de référence à partir de laquelle serait calculée l'économie d'énergie serait celle des équipements disponibles à la vente sur le marché et non plus celle du parc des équipements utilisés par les consommateurs. Or le passage à une référence « marché » aurait, selon les 17 auteurs de la lettre, « des impacts négatifs pour l'efficacité énergétique et l'emploi : dévalorisant d'un facteur 3 à 10 les fiches d'opérations standardisées, elle ne permettrait même plus aux fournisseurs d'énergie d'être certains de couvrir leurs coûts de gestion et les conduirait à supprimer leurs incitations financières, donc le soutien qu'elles apportent à la filière et aux ménages pour l'efficacité énergétique ».

La France a le libre choix de la méthode d'évaluation du dispositif des CEE pour autant qu'elle justifie que l'ensemble des mesures prises satisfasse l'obligation de 15 % d'économie d'énergie, chaque année, telle que prévue au niveau européen, soulignent les 17 associations. Or, poursuivent-elles, elle dispose de marges de manœuvre pour cela, dans la mesure où certaines mesures contribuant « de manière significative » à l'atteinte de l'objectif d'économie d'énergie, comme par exemple le relèvement de la taxe intérieure sur les combustibles, n'ont pas été prises en compte dans les évaluations réalisées.

GPL CONTRE DIESEL

Le carburant sans particules, ça existe !

Moins taxé, moins cher que l'essence, le gaz de pétrole liquéfié serait une bonne solution aux problèmes de pollution



En plein brouillard de particules fines, Joël Pedessac, le directeur général du Comité français du Butane et du Propane (CFBP) qui assure la promotion des véhicules fonctionnant au GPL (gaz de pétrole liquéfié) en a gros sur la patate. « On se plaint à juste titre des poussières émises par le diesel, mais après pourquoi personne ne vient rappeler qu'il existe un carburant qui n'en émet pas et qui coûte nettement moins cher que

le gazole et l'essence ? ». Exact : avec un prix moyen à la pompe, de 0,86 euros le litre contre 1,52 euro pour le Super 95 et 1,34 pour le gazole, le GPL, nettement moins taxé, est ultra-compétitif. Et s'il émet à peu près autant de CO₂, il crache 96% de monoxyde et dioxyde d'azote en moins. Du coup, en Italie, en Pologne, en Corée du Sud ou en Turquie, les véhicules roulant au GPL représentent entre 5% et 40% du parc. En France ? Les ventes annuelles se sont effondrées de 75 000 par an à 5 000 quand fin 2010 la prime de 3000 euros est supprimée faute du moindre geste de soutien, même symbolique, des pouvoirs publics, c'est la spirale infernale : le nombre de stations-service équipées au GPL ne dépasse plus au-

jourd'hui 1 750 contre 5 000 en Italie. Et aucun constructeur français ne fabrique d'autos hybrides GPL-Electrique aux performances pourtant particulièrement bluffantes : 5 euros les 100 km pour une Hyundai ! Même chose pour les transports collectifs : les rares et antiques bus de la RATP roulant au GPL continuent d'être noyés dans une flotte ultramajoritairement diesel. Joël Pedessac n'a pas le moral : « C'est tout de même idiot, dit-il, de se priver de cet outil quand on promet à la fois la transition énergétique, la qualité de l'air et des réformes école qui ne pénalisent pas le portefeuille. » Idiot : le mot est faible. ■

par G. M.

Peution : Hebdomadaire
COD : 542529 es.



Tous droits réservés Le Nouveau Observateur 2014
7A9C796D4F7EE45487A8E1407131CF21B2E47F52EE1E38M0D8E1

21



Comité Français
Butane Propane

CFBP *infos*

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

Avril 2014

N° 117

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES (mars 2014).....Page 1

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

2- ACTUALITÉS TECHNIQUES & REGLEMENTAIRESPage 5

- ▶ Nominations et attributions des ministres
- ▶ Rappel : La loi consommation publiée au JO du 18 mars

3- EN BREFPage 6

- ▶ Assemblée constitutive de l'association GENESE

5- DANS LA PRESSE..... Page 7

- ▶ Salon EVER Monaco – La mobilité durable en question – L'Argus de l'automobile – 3 avril 2014
- ▶ GPL : pour des territoires moins carbonés – Zepros métiers énergie – avril-mai 2014
- ▶ Bouteilles de gaz en stations-service – vers le tout automatique ? – Points de vente – 22 avril 2014
- ▶ Script – RTL Week-end- GPL - 5 avril 2014-
- ▶ Script – France Bleu – on fait la route ensemble – itw J.Pedessac - 16 avril 2014

1 STATISTIQUES (mars 2014)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES (1):

	MARS-2014	MARS-2013
Température moyenne	9°6	6°3
Nombre de jours ouvrés	21	21
Degrés-jours du mois	228,3	328,8
Coefficient de rigueur	0,849	1,223
Degrés-jours cumulés	786,9	1 115,0

(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 de mars 2014

- > Total Ventes « vrac » mars 2014 vs mars 2013 : - 28,6 %
- > Total Ventes « conditionné » mars 2014 vs mars 2013 : - 4,6 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » mars 2014 vs mars 2013 : - 13,9 %

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 - Mars 2014

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Mars-2014	Mars-2013	Variation	Mars-2014	Mars-2013	Variation
BUTANE						
conditionné	20 949	21 916	- 4,4 %	64 163	68 730	- 6,6 %
vrac	5 274	5 296	- 0,4 %	16 064	16 410	- 2,1 %
s/total Butane	26 223	27 212	- 3,6 %	80 227	85 140	- 5,8 %
PROPANE						
conditionné	9 906	10 760	- 7,9 %	28 457	31 638	- 10,1 %
Condi/carburant	5 483	5 476	+ 0,1 %	15 641	15 864	- 1,4 %
s/total conditionné	15 389	16 236	- 5,2 %	44 098	47 502	- 7,2 %
Vrac carburant	2 552	2 594	- 1,6 %	7 518	7 718	- 2,6 %
Vrac 0/6 T	58 335	91 000	- 35,9 %	221 529	275 696	- 19,6 %
Vrac 6/12 T	11 299	14 941	- 24,4 %	39 918	49 214	- 18,9 %
Vrac 12/80 T	18 407	24 172	- 23,8 %	66 508	82 186	- 19,1 %
Vrac 0/80 T	88 041	130 113	- 32,3 %	327 955	407 096	- 19,4 %
Vrac > 80 T	20 353	24 628	- 17,4 %	66 682	79 852	- 16,5 %
Réseau canalisé	5 947	8 474	- 29,8 %	21 851	25 408	- 14,0 %
Sous-total vrac	116 893	165 809	- 29,5 %	424 006	520 074	- 18,5 %
Sous-total propane	132 282	182 045	- 27,3 %	468 104	567 576	- 17,5 %
GPLc / Stations	7 068	8 213	- 13,9 %	21 660	24 564	- 11,8 %
Total conditionné	36 338	38 152	- 4,8 %	108 261	116 232	- 6,9 %
Total vrac	122 167	171 105	- 28,6 %	440 070	536 484	- 18,0 %
TOTAL	165 573	217 470	- 23,9 %	569 991	677 280	- 15,8 %
Dont carburant	15 103	16 283	- 7,2 %	44 819	48 146	- 6,9 %



► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) : Mars 2014

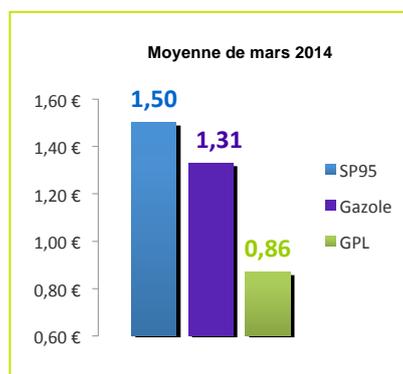
Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Mars-2014	Mars-2013	variation	Mars-2014	Mars-2013	variation
Alsace	11	3	+ 267%	16	5	+ 220%
Aquitaine	17	31	- 45%	75	71	+ 6%
Auvergne	4	6	- 33%	22	26	- 15%
Basse-Normandie	10	5	+ 100%	37	53	- 30%
Bourgogne	5	4	+ 25%	28	21	+ 33%
Bretagne	37	56	- 34%	98	115	- 15%
Centre	54	30	+ 80%	100	94	+ 6%
Champagne-Ardenne	14	5	+ 180%	17	11	+ 55%
Corse	0	0		2	3	- 33%
Franche-Comté	16	21	- 24%	51	34	+ 50%
Haute-Normandie	9	2	+ 350%	41	35	+ 17%
Ile-de-France	16	8	+ 100%	57	29	+ 97%
Languedoc-Roussillon	19	37	- 49%	61	61	+ 0%
Limousin	5	6	- 17%	17	18	- 6%
Lorraine	1	1	+ 0%	12	25	- 52%
Midi-Pyrénées	24	17	+ 41%	79	64	+ 23%
Nord-Pas-de-Calais	10	11	- 9%	21	30	- 30%
Pays de la Loire	63	27	+ 133%	115	64	+ 80%
Picardie	12	4	+ 200%	45	31	+ 45%
Poitou-Charentes	14	7	+ 100%	38	31	+ 23%
Provence-Alpes Côte d'Azur	12	35	- 66%	28	69	- 59%
Rhône-Alpes	77	22	+ 250%	147	88	+ 67%
TOTAL	430	338	+ 27%	1 107	978	+ 13%

► VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A) – mars 2014

Energies	mars				Cumul à fin mars			
	2014	2013	variation	PDM	2014	2013	variation	PDM
Gazole	118 168	113 996	+ 3,7 %	65,7 %	290 675	300 738	- 3,3 %	65,1 %
Essence	56 869	45 689	+ 24,5 %	31,6 %	142 359	118 402	+ 20,2 %	31,9 %
GPL	212	234	- 9,4 %	0,1 %	481	308	+ 56,2 %	0,1 %
Hybride	3 882	4 510	- 13,9 %	2,2 %	11 491	12 000	- 4,2 %	2,6 %
Electrique	713	1 350	- 47,2 %	0,4 %	1 533	2 248	- 31,8 %	0,3 %
Superéthanol	16	22	- 27,3 %	0,0 %	58	136	- 57,4 %	0,0 %
GNV	5	28	- 82,1 %	0,0 %	9	50	- 82,0 %	0,0 %
Autres	0	0	0,0 %	0,0 %	3	0	0	0,0 %
TOTAL	179 865	165 829	+ 8,5 %	100,0 %	446 609	433 882	+ 2,9 %	100,0 %



► **BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT – moyenne de mars 2014 (*)**



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

► **CONNEXIONS AU SITE INTERNET cfbp.fr**

■ **Nombre de visites sur les 4 derniers mois**

	Nombre de visites
Décembre 2013	16 011
Janvier 2014	18 131
Février 2014	16 688
Mars 2014	19 749

■ **Cinq premiers points d'entrée sur le site sur les 4 derniers mois**

	Décembre 2013	Janvier 2014	Février 2014	Mars 2014
Accueil	24,7 %	26,4 %	26,5 %	26,5 %
Caractéristiques générales des GPL	9,8 %	10,2 %	10,0 %	8,6 %
Carte stations GPL/CFBP	9,8 %	7,9 %	8,1 %	10,1 %
Offre véhicules GPL neufs	4,0 %	4,2 %	3,7 %	4,8 %
Exemples d'installations	4,4 %	4,6 %	4,8 %	4,5 %

2 ACTUALITES TECHNIQUES & REGLEMENTAIRES

► Nominations et attributions des ministres

Le décret du 2 avril 2014 relatif à la composition du Gouvernement est paru au JO du 3 avril.

Les décrets précisant les attributions des ministres ont été publiés au JO du 18 avril.

Celles des ministres :

- de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (Ségolène Royal),
- de l'économie, du redressement productif et du numérique (Arnaud Montebourg),
- du logement et de l'égalité des territoires (Sylvia Pinel).

sont directement ou conjointement en charge de tout ce qui est lié à l'énergie et à la politique énergétique, aux transports, à la transition énergétique, à l'efficacité énergétique et à la rénovation énergétique de l'habitat.

Décret du 2 avril 2014 relatif à la composition du Gouvernement

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000028819395&dateTexte=&categorieLien=id>

Décret n° 2014-401 du 16 avril 2014 relatif aux attributions du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000028858274&dateTexte=&categorieLien=id>

Décret n° 2014-404 du 16 avril 2014 relatif aux attributions du ministre de l'économie, du redressement productif et du numérique

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000028858376&dateTexte=&categorieLien=id>

Décret n° 2014-414 du 16 avril 2014 relatif aux attributions du ministre du logement et de l'égalité des territoires

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000028858642&dateTexte=&categorieLien=id>

► Rappel : La loi consommation publiée au JO du 18 mars 2014

La loi n°2014-344 du 17 mars 2014 relative à la consommation, dite loi Hamon a été publiée au Journal officiel du 18 mars 2014. Dans une section relative aux Contrats relatifs au gaz de pétrole liquéfié vendu en vrac (article 24), elle crée un régime d'encadrement juridique des contrats de gaz propane en citerne. L'objectif est d'offrir aux consommateurs de cette énergie droits et protection à l'instar de ceux dont bénéficient les consommateurs sur les marchés du gaz naturel et de l'électricité

La loi précise les conditions devant encadrer les contrats de fourniture de GPL en vrac, de mise à disposition ou de vente de matériels de stockage de GPL en vrac d'un poids supérieur à 50 kg et d'entretien de ces matériels (nouveaux articles L. 121-106 et suivants du code de la consommation).

D'une durée qui ne peut excéder cinq ans, ces contrats doivent notamment mentionner :

- le prix de vente initial de la citerne et son prix de vente dégressif, si le contrat prévoit que la citerne sera vendue en cours de contrat ;
- les règles sur la base desquelles une modification de prix peut avoir lieu, si le contrat comprend une clause de ce type.

Sont renforcées les obligations pesant sur le professionnel, qui doit informer le consommateur :

- sur les règles de sécurité qui seront précisées par arrêté ;
- sur ses obligations en matière d'entretien et de maintenance du matériel de stockage du gaz de pétrole liquéfié, lorsqu'il en devient propriétaire, au terme du contrat.

La loi comprend également des dispositions relatives :

- à la qualité et la traçabilité des produits ;
- à la vente sur internet ;
- à la lutte contre le surendettement ;
- à la distribution de certains produits de santé et lunettes ;
- à la résiliation des contrats d'assurance (auto - habitation) ;
- à la création de l'action de groupe pour obtenir réparation de préjudices ;
- à la lutte contre les clauses et démarchages abusifs ;
- à la modernisation et au renforcement des moyens d'actions de la DGCCRF.

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000028738036&dateTexte=&categorieLien=id>

<http://www.economie.gouv.fr/loi-consommation>



3 En Bref

► Assemblée constitutive de l'association GENeSE

Le 7 avril dernier, a été créée l'association « GENeSE » (« Gaz Énergies Nouvelles et Sobriété Énergétique ») association loi 1901 dédiée à la promotion des usages de l'énergie gaz combustible (gaz naturel, biométhane, Butane & Propane).

L'association a pour objectif de promouvoir les systèmes performants « gaz » aux niveaux réglementaires, normatifs et institutionnels, ainsi que les usages du gaz combustible. L'association agira en complément des missions de l'AFG et d'Énergies & Avenir.

A ce jour, les membres de l'association sont :

Membres fondateurs	Membres adhérents
Représentants ou sociétés distributrices de gaz : GrDF et CFBP	- CAPEB
Organisme de contrôle : QUALIGAZ	- FFB
Fabricants de chaudières ARISTON, VAILLANT, BOSCH, FRISQUET, ATLANTIC, VISSMANN, DE DIETRICH	- SYNASAV - COPRAUDIT

L'Association mènera des actions de valorisation et de promotion des usages de l'énergie gaz auprès des Pouvoirs Publics, des professionnels, des prescripteurs, des associations, des cercles de réflexion et des médias, tout en favorisant l'information du grand public.

En tant que membre fondateur et partie prenante active, le CFBP prendra le secrétariat général de cette association.

y.lintz@cfbp.fr

e.coquin@cfbp.fr





5 DANS LA PRESSE

> **Salon EVER Monaco – La mobilité durable en question**

L'Argus de l'automobile – 3 avril 2014

> **Transition énergétique – GPL : Pour des territoires moins carbonés...**

Zepros Métiers Energie – avril-mai 2014

> **[Bouteilles de Gaz en stations-service] – Vers le tout automatique**

Points de vente – 22 avril 2014

> **Script – RTL week-end – GPL -**

7 avril 2014

> **Script – France Bleu –on fait la route ensemble – itw J.Pedessac -**

16 avril 2014



ACTUALITÉ L'ÉVÈNEMENT



1



2

1. **LIBRE-SERVICE** Les Renault Twizy seront bientôt en autopartage dans la Principauté.
2. **LA STAR** La supercar électrique BMW i8 a fait sensation.

SALON EVER MONACO 2014 La mobilité durable en question

Quelques jours après la mise en place de la circulation alternée à Paris afin de combattre un niveau de pollution devenu trop haut, le salon le plus écologique de l'année arrive à point nommé.

Les meilleurs spécialistes de chaque secteur avaient fait le déplacement : industriels, chimistes, météorologues, énergéticiens, experts en tous genres, constructeurs automobiles, et bien entendu la presse spécialisée, *L'argus* étant le partenaire média de cet événement depuis maintenant plusieurs années. Car le salon EVER mériterait d'être déclaré d'utilité publique : c'est à la fois un forum où viennent s'exprimer de nombreuses personnalités, des conférences internationales sur les énergies renouvelables et la mobilité, des tables rondes thématiques, mais aussi un centre d'essai de nouvelles technologies, où les différents acteurs peuvent présenter leurs travaux et surtout

donner des impulsions nécessaires d'une part à une prise de conscience, et d'une autre à l'engagement d'actions concrètes en faveur de la mobilité durable, élément clé de notre liberté de



TABLE RONDE *L'argus* a participé aux échanges - parfois animés - sur la mobilité durable.

déplacement. Mais le salon EVER, c'est aussi l'occasion de faire le constat et le bilan – parfois amer – des mesures qui ont été prises (ou non...) afin d'améliorer le bilan carbone des différents modes de déplacement ou de transport.

Et pourtant, alors que plusieurs rapports alarmants sur le sujet ont été médiatisés, dont le dernier, livré par l'Organisation mondiale de la santé, fait état de 7 millions de morts par an dus à la pollution à travers le monde, il semblerait que les institutions les plus puissantes traînent les pieds pour développer les infrastructures liées à la fabrication et à la distribution d'énergies alternatives, vouées à remplacer le pétrole dans les prochaines années,

notamment pour les automobiles particulières et les véhicules utilitaires, même si l'industrie lourde reste évidemment le secteur le plus impactant sur notre environnement.

Aller de l'avant

Pour Marc Teyssier d'Orfeuil, patron du très actif Club des Voitures Écologiques, auquel le groupe Argus adhère et dont il soutient les travaux, « le partenariat public-privé est l'une des clés pour arriver à avancer plus vite, les transports écologiques ayant avant tout besoin de financement pour se développer rapidement. Le particulier, dont le budget est déjà mis à mal par la vie courante, ne peut lui-même fournir l'effort financier nécessaire au développement des énergies

nouvelles afin de rouler plus propre. Il faut qu'elles soient plus massives, voire au même prix que les technologies actuelles.

Les constructeurs jouent le jeu...

Certes, le nombre de voitures électriques disponibles est en nette augmentation. Mais alors que de grands groupes comme Renault, par la voie de son charismatique P-DG Carlos Ghosn, présidaient que plus de 10 % des voitures neuves vendues en 2010 seraient électriques, la réalité du marché à court terme a déjà divisé par deux cet objectif. Pourtant, des produits existent, et on pouvait même en essayer à l'occasion du salon EVER: Renault Twizy, Zoé ou Kangoo Z.E., BMW i3, Fisher Karma, Peugeot Partner électrique en version utilitaire pour ne citer qu'eux. Mais coût élevé, bornes de recharge peu nombreuses (sauf à Monaco, voir ci-dessus) et faible autonomie sont aujourd'hui des freins qu'il faut combattre, et force est de constater que la bataille n'est pas encore gagnée, même si les engagements des uns et des autres se font maintenant mieux sentir.

Reveil à la GNV et le GPL

Ces deux-là vont et viennent dans les immatriculations au fil des incitations fiscales et

donc des modèles disponibles. Pourtant, de nombreux constructeurs les ont à leur catalogue, car ces carburants se vendent bien dans d'autres pays d'Europe, comme par exemple en Allemagne ou en Italie. Il semblerait que de nouvelles dispositions pourraient être prises à leur égard, ce qui relancerait leur vente. Idem pour le bioéthanol E85, dont le nombre de points de

qui permettra de rouler au moins 20 à 30 km en tout électrique avant de repasser sur le thermique! qui va constituer l'essentiel des modifications du parc roulant. Le procédé existe depuis 1997 (1999 en France) chez Toyota, depuis quelques années chez PSA, et fleurit maintenant sous le capot d'un grand nombre de nouveaux modèles. C'est à coup sûr, tout du moins à

Conclusion

Alors que le monde automobile semble avoir du mal à s'engouffrer dans la brèche du véhicule écologique, de plus en plus d'acteurs publics et privés s'engagent pour le développement des énergies alternatives. Le salon EVER, véritable catalyseur, a d'ailleurs été un formidable outil de communications pour l'ensemble des participants. Mais des actions qui devraient donner leurs fruits



distribution, après avoir été orienté à la baisse, semble remonter en Béche. En revanche, tous ces véhicules (et surtout les électriques) souffrent d'un mal commun: la valeur de revente, mise à mal pour différentes raisons, notamment leur faible diffusion.

L'hybride avant tout

À moyen terme, c'est néanmoins l'hybride, puis l'hybride plug-in (doit recharger et

coût élevé, la meilleure technologie qui permet de conserver un équilibre acceptable entre réduction de carburant, impact environnemental et surcoût technologique qui, il est vrai, est aujourd'hui fortement gommé par des incitations fiscales, ce qui fait le succès des versions hybrides de modèles comme par exemple la Toyota Yaris (50 % des ventes). Et là, pas de souci côté revente: leur cote est au beau fixe!

dans un futur maintenant relativement proche doivent maintenant être engagés. Rouler plus propre, dans un environnement plus sain et à un coût acceptable devient maintenant un enjeu capital pour notre mobilité, sous peine de voir se multiplier dans nos villes des journées de circulation alternée, que la voiture, en variable d'ajustement, soit ou non le principal responsable de la mauvaise qualité de l'air.

Didier Laurent
Photos Sébastien Kierjer

1. AUTONOMIE

Le Tesla Model S est le véhicule électrique qui offre la plus grande autonomie: 500 km.
2. SAS Le Prince Albert II de Monaco s'est rendu au salon en visite officielle.

Monaco, l'exemple difficile à suivre

La Principauté a toujours été en pointe sur le sujet. L'impulsion donnée par le Prince Rainier suivie par son fils le Prince Albert, se perçoit nettement dans les rues monégasques. Un nombre des véhicules d'Etat sont électriques (il faut dire que le Rocher ne fait que deux kilomètres carrés, ce qui permet de maîtriser ses déplacements et de ne pas souffrir d'un manque d'autonomie). « Développement de la Principauté est total » déclare Bernard Fautrier, ministre plénipotentiaire, qui s'apprête à mettre en service, en association avec Saipetrol (filiale d'EDF), un service de location de Renault Twizy en

autopartage, sur abonnement, mais sans station dédiée (on pourra abandonner l'engin à n'importe quelle borne). Et pour cause: « Notre territoire propose 457 points de recharge, dont plusieurs bornes rapides en voie de et 2 % des véhicules immatriculés en Principauté sont classés écologiques » (ANEP, soit environ 900 exemplaires, électriques et hybrides confondus). Indique par ailleurs M. Fautrier: « A titre de comparaison, la France compte actuellement environ 5 000 bornes de recharge, et Arnaud Montebourg espère en avoir 8 000 en fin d'année... pour 950 000 km², soit 225 000 fois la superficie de Monaco... »



UNIQUE AU MONDE Le Prince Albert II de Monaco compte 492 points de recharge, un record pour la superficie.

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

GPL : pour des territoires moins carbonés...

En plein débat sur la projet de loi relatif à la transition énergétique, le Comité Français du butane et du propane (CFBP) veut à nouveau rappeler devant les Français le rôle essentiel de l'énergie GPL (gaz butane et propane, GPL carburant... INCUR). Tout au long de l'année l'association professionnelle va déployer une véritable campagne de sensibilisation.

Effet levier dans le mix énergétique

Afin de faire valoir les avantages et la contribution (environnementale, économique) de ces énergies dans la transition éner-



Le CFBP part en guerre contre les idées reçues, alors que l'énergie GPL est immédiatement disponible sur tout le territoire.

gétique des territoires, le comité veut développer ses propres messages en soulignant que butane,

propane et GPL sont « des solutions d'appoint immédiatement disponibles ».

Présentées comme indispensables au mix énergétique, les GPL ne représentent cependant aujourd'hui que 1,2 %

de l'énergie primaire consommée dans l'Hexagone. En revanche, la puissance délivrée avoisine l'équivalent de 50 centrales nucléaires de type EPR ; 30 (soit 49 GW) pour les seuls besoins domestiques (chauffage, cuisson et production d'ECS).

Disponible sur l'ensemble du territoire, même dans les zones les plus reculées, cette énergie est actuellement utilisée par environ 11 millions de ménages français (soit 40,6 % des ménages).

Pour le dg du CFBP, Joël Pedesac, elle « contribue aux objectifs national et européen de réduction des émissions de CO₂ et de particules fines, et participe activement à la transition énergétique impulsée par le Grenelle de l'environnement ».

Gaz

Vers le tout automatique?

Les stations-service et la distribution de gaz qui y est associée se mettent aujourd'hui au mode automatique, disponible 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 pour plus de sécurité et d'accessibilité...

« N'êtes-vous jamais tombé en panne de bouteilles de gaz qui pour un repas ou un dimanche Sabrant ainsi à l'avance et simplement votre projet de repas du jour? Avec la distribution de bouteilles de gaz en libre-service, la situation ne risque pas de se reproduire. Le libre-service s'affranchit ainsi des heures d'ouverture du magasin et surtout de celles de la station essence à laquelle la vente de bouteilles de gaz est liée. Il est conçu pour mettre à disposition du personnel pour conseiller et informer, ne servir que pour une vente pour préparer un fait d'entretien pour un échange à toute heure », confirme Bertrand Leroy, responsable commercial produits associés chez Siraga. Après avoir balisé une étude y a quelques années avec les propaneurs sur la possibilité de rendre disponibles leurs produits à chaque moment, la société se lance dans la conception de solutions de distribution de bouteilles de gaz en libre-service. Des solutions qui naissent également la grande distribution dont le personnel a la lourde charge de porter ces bouteilles très pesantes, plusieurs fois par jour et qui peuvent donc intervenir en prévention des Troubles Musculo-Squelettiques (TMS). Parallèlement, les entreprises sont confrontées aux phénomènes de braquage dès lors que la personne en charge de la vente de bouteilles de gaz quitte son poste pour répondre aux besoins des clients, et se retrouve alors très vulnérable. Enfin, il s'agit de permettre le réapprovisionnement par le propaneur à tout moment essence une fois et en totale indépendance. Dans le système proposé par Siraga, ils identifient par un code et se lient à la machine libre-service. Le personnel magasinier n'a plus à intervenir dans le processus. Dans le monde actuel, il faut ajouter le fait que la distribution est en pleine guerre



des prix sur les marchandises alimentaires comme sur l'essence. Faute de marge commerciale confortable, elle est de plus en plus tentée de transformer sa station essence en mode automatique fonctionnant 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 et donc de réduire le personnel dédié à cette tâche et à celle de la distribution de bouteilles de gaz par conséquent.

TRANSACTION EN 3 MINUTES

Dans le système conçu par Siraga, le distributeur de bouteilles de gaz *à la carte* fonctionne sans aucune intervention du personnel du magasin que ce soit pour un premier achat ou un échange. Le client est guidé dans sa démarche par le biais d'un écran tactile de son iPad auquel tous les consommateurs sont aujourd'hui habitués. « Nos logiciels et nos logiciels, nous pouvons vendre ou un client ne connaît pas forcément tous les types de gaz » précise-t-il. Le système se veut donc didactique et explique les règles d'usage à respecter selon

l'utilisation que l'on veut faire de la bouteille : barbecue extérieur, cuisinière intérieure, ou chauffage, chauffage d'appoint ou selon le format de bouteille et le type de gaz etc. possible. Ceci pour un premier achat. Après avoir validé sa commande, le client effectue son paiement, récupère sa carte et un laissez-passer avec la bouteille désignée. À la sortie, il ferme le casier et se récupère le reçu de carte bancaire. À son retour, pour un échange, le client sera déjà identifié et le système lui fournira la même bouteille, selon qu'il a rempli définitivement son volume, laquelle aura pu préalablement récupérer la bouteille usagée au moyen de l'ouverture d'un espace vide dédié à cet effet. La transaction aura été effectuée en moins de 3 minutes! Avec un processus traditionnel, c'est à dire un personnel de station essence, la demande est estimée à 3 minutes.

Concrètement, le système est proposé au propaneur qui souhaite installer sa marque dans le magasin ou le plus fréquemment, à la distribution qui qui sous-ait que de la maintenance de son réseau. Ceci étant rendu possible par la suite des ventes et donc ensuite des stocks proposés par la machine. Le distributeur se trouve alors en mesure de lancer un réapprovisionnement à bon escient, alors qu'habituellement la démarche fonctionnait par commandes, c'est-à-dire des stocks énormes sur les parties avec tout les risques de sécurité qui y sont associés. Au final, le fait d'acquiescer à ces solutions est validé à moins de deux ans pour un investissement inférieur à 10000€ TTC, précise Bertrand Leroy.

RÉPONSES AUX CLIENTS

À ce jour, il n'existe que peu de recul sur ce type d'équipements encore un peu méconnus. D'autres acteurs proposent ce type de solution, mais en fonctionnement semi-automatique obligeant le client à se rendre dans un magasin et donc à des heures d'ouverture du magasin. Quant à Siraga, Totalgaz fournit gratuitement une solution complètement dédiée à ses produits. Côté utilisateurs, elles se portent sur l'ergonomie des écrans, la protection des utilisateurs par le biais de tutos; mais, également, sur l'allongement des modes de paiement acceptés comme le sans contact et le paiement par téléphone. Des tendances qui se retrouvent, globalement dans toutes les formes de commerce.



Pôle agences
agences@argus-presse.fr
Tél : 01 49 25 71 00
Fax : 01 49 25 71 72

Pôle entreprises
entreprises@argus-presse.fr
Tél : 01 49 25 72 00
Fax : 01 49 25 71 72

Script

ALERTE N°	140069151	HEURE	07:48:07
DATE	05/04/2014	DUREE	00:05:08
SUPPORT	RTL		
EMISSION	RTL Week-end		
PRESENTATEUR	Christophe BOURROUX - Bernard POIRETTE		

Bernard POIRETTE, Présentateur : Christophe Bourroux, le Parlement européen vient de divulguer un accord qui prévoit un plus large recours aux carburants alternatifs. Après des années d'abandon, du coup, ce qu'on appelle le « GPL » pourrait éventuellement revenir.

Christophe BOURROUX, Présentateur : Ah oui. Contrairement aux véhicules hybrides ou électriques, si vous achetez une voiture GPL, c'est zéro euro. En effet depuis trois ans, eh bien, le bonus de 2 000 euros à l'achat a complètement disparu. Conséquence, eh bien, le marché s'est écroulé passant de 75 000 véhicules immatriculés par an à à peine 3000. Mais depuis peu, on sent un retour vers le GPL. En tête des ventes, on trouve la Peugeot 207 ou encore la Renault Clio. Et puis, sur le marché de l'occasion, ces voitures ainsi équipées sont de plus en plus recherchées.

Bernard POIRETTE : D'autant qu'à la pompe, alors là, il n'y a vraiment pas photo.

Christophe BOURROUX : Ah, en ces temps de vache maigre, c'est sûr que lorsque l'on voit à la pompe d'à côté un automobiliste faire le plein de GPL, il y a franchement de quoi être jaloux. Pour à peine, écoutez bien, 35 euros, il remplit son réservoir car le litre se vend au prix imbattable de 90 centimes et même un peu moins. Alors cela augmente aussi la consommation, il faut le savoir, de l'ordre de 20 %. Malgré tout, cela reste économique. Aussi, les pros du secteur font le forcing actuellement auprès du gouvernement pour le retour d'un avantage fiscal de 200 euros, de quoi, selon eux, multiplier les ventes au moins par dix d'autant que ce carburant est très bien distribué dans 1 800 stations service, soit 1 sur 7 en France.

Bernard POIRETTE : Et c'est aussi en plus, Christophe, un carburant assez propre.

Christophe BOURROUX : En effet, le GPL ne produit pratiquement pas de particules et limite considérablement les émissions de CO2, un des gaz responsables de l'effet de serre et de NOx, responsable de maladie respiratoire et à ce titre les véhicules équipés de GPL ne sont pas soumis aux restrictions de circulation mises en place en cas de pollution dans les grandes villes. Pour les constructeurs, ce serait une belle opportunité pour commencer à sortir du tout diesel. Dacia l'a prouvé en 2010. Avant la fin de la prime à l'achat, la marque écoulait près de 60 % de ses petites Sandero en version GPL.

Bernard POIRETTE : Donc si j'ai bien compris, tout ça c'est de la volonté politique. On va voir ce que ça va donner. Laurent Chiapello, cette semaine Auto Plus m'a plus qu'un peu surpris en affirmant que trouver une bonne automobile à seulement 1 500 euros, c'est tout à fait possible.



Pôle agences
agences@argus-presse.fr
Tél : 01 49 25 71 00
Fax : 01 49 25 71 72

Pôle entreprises
entreprises@argus-presse.fr
Tél : 01 49 25 72 00
Fax : 01 49 25 71 72

Laurent CHIAPELLO : Eh oui, c'est possible. Vous y êtes Bernard, dans le dossier d'Auto Plus cette semaine. Il faut dire qu'en ces temps de crise, il y a une grosse demande pour ces tout petits prix. Évidemment, à 1 500 euros, on aura la dernière nouveauté, on va tomber sur des voitures qui ont une quinzaine d'années en moyenne, avec aux alentours de 120 000 - 150 000 kilomètres au compteur, ce qui reste à peu près raisonnable quand même.

Bernard POIRETTE : Et peut-être, Laurent, faut-il d'abord cibler des voitures diesels ?

Laurent CHIAPELLO : Eh bien non, Bernard. C'est là, une des surprises ! Il faut plutôt aller vers l'essence effectivement et ça pour deux raisons. D'abord, les essences auront moins roulé. A l'instant, on disait c'est 120 000, 150 000 kilomètres pour une essence, un diesel, ça sera 200 000 à 250 000 kilomètres. Et là, on rentre dans des kilométrages élevés. Attention aux pannes.

Bernard POIRETTE : Avec des tas de pièces latérales autour du moteur qui commence à claquer.

Laurent CHIAPELLO : Exactement. Et autre point, en défaveur du diesel, ils sont plus chers à l'achat et aussi plus chers à l'entretien, notamment sur les réparations. Là, ça douille sur les diesels, autre raison pour aller plutôt vers l'essence.

Bernard POIRETTE : Bon. Alors, comment justement on évite de se faire piéger, parce qu'avec ces petits prix, des fois, il y a quand même des voitures très pourries, comment on évite de se retrouver avec une poubelle ?

Laurent CHIAPELLO : Eh oui, il y en a plein des poubelles à 1 500 euros.

Bernard POIRETTE : Ben oui.

Laurent CHIAPELLO : D'abord, l'historique, Bernard. Les factures, il faut avoir des factures d'entretien.

Bernard POIRETTE : Des contrôles techniques.

Laurent CHIAPELLO : Évidemment, le contrôle technique.

Bernard POIRETTE : Lequel ?

Laurent CHIAPELLO : Indispensable. Ensuite, ça se joue beaucoup pendant l'essai. Et là, l'essai, vous avez trois points d'étape à respecter. D'abord, vous serrez le frein à main, vous passez la troisième vitesse et vous embrayez. Si la voiture cale, c'est que l'embrayage est en bon état. Et ça, c'est un bon signe. Deuxième point, sur la route, quand vous freinez dans une ligne droite, il faut que la voiture reste droite, elle va tout droit.

Bernard POIRETTE : Oui.

Laurent CHIAPELLO : Si elle va sur le côté, c'est qu'elle a un problème de parallélisme, elle a peut-être été accidentée. Troisième point, il ne doit pas y avoir de fumée au pot d'échappement, une fumée noire c'est embêtant, ça veut dire que le moteur a besoin d'un réglage, une fumée blanche ou une fumée bleue, c'est très grave, c'est que le moteur est HS.



Pôle agences
agences@argus-presse.fr
Tél : 01 49 25 71 00
Fax : 01 49 25 71 72

Pôle entreprises
entreprises@argus-presse.fr
Tél : 01 49 25 72 00
Fax : 01 49 25 71 72

Bernard POIRETTE : Ça, c'est bien. Ce sont trois points très pratiques, très faciles pour un néophyte et ça, c'est bien. Laurent Chiapello, ça m'a beaucoup plu, votre histoire. Merci.

Jingle

Bernard POIRETTE : Bien évidemment, messieurs, vous avez un bonus et un malus. Et vous, on commence par vous Christophe Bourroux, vous avez un bonus.

Christophe BOURROUX : Oui, la mortalité sur les routes en Europe a reculé de 8 % l'an dernier et de 17 % depuis 2010. Alors, certes, les accidents tuent encore 70 personnes chaque jour sur les routes de l'Union Européenne mais les radars, eh oui, la peur du gendarme et une meilleure coopération pour poursuivre les chauffards contribuent à une réduction certaine du nombre de victimes.

Bernard POIRETTE : Et vous, Laurent Chiapello, vous avez un malus pour le constructeur américain General Motors. Grosse tuile pour GM.

Laurent CHIAPELLO : Effectivement, grosse tuile pour GM. Sa nouvelle présidente a reconnu cette semaine devant le Congrès à Washington que le groupe avait attendu 10 ans pour corriger un défaut technique qui a pourtant causé une trentaine d'accidents et tenez-vous bien, 13 morts aux Etats-Unis. Il s'agit d'un problème lié à la clé de contact qui pouvait provoquer l'arrêt brutal du moteur. Alors, précision pour rassurer tout le monde quand même, aucun modèle vendu en Europe n'était concerné.

Bernard POIRETTE : C'est pour ça qu'ils ont rappelé 6 millions de voitures ?

Laurent CHIAPELLO : Absolument, notamment, son constructeur de clé de contact.

Bernard POIRETTE : OK, messieurs, merci beaucoup pour toutes ces précisions. Mesdames et messieurs, je vous souhaite une excellente semaine et à samedi prochain.

FIN



Pôle agences
agences@argus-presse.fr
Tél : 01 49 25 71 00
Fax : 01 49 25 71 72

Pôle entreprises
entreprises@argus-presse.fr
Tél : 01 49 25 72 00
Fax : 01 49 25 71 72

Script

ALERTE N°
DATE
SUPPORT
EMISSION
PRESENTATEUR

140076872

16/04/2014

France Bleu 107.1

On fait la route ensemble

Franck DURET

HEURE
DUREE

17:50:22

00:03:36

Présentateur 1 : Éric, bonsoir.

Présentateur 2 : Bonsoir.

Présentateur 1 : On l'a évoqué hier et ça se confirme aujourd'hui. Vous avez envie de revenir sur le GPL ce soir.

Présentateur 2 : Oui parce qu'il existe une forme de flou concernant le GPL en France. Lorsque vous allez sur le site servicepublic.fr, vous pouvez lire, je cite "en cas de dépassement ou risque de dépassement du niveau d'alerte à la pollution atmosphérique, seront autorisés à circuler dans une zone à circulation alternée - comme on a connu il y a quelques jours, semaines - les véhicules légers peu polluants par construction, c'est-à-dire les véhicules électriques, les véhicules au gaz de pétrole liquéfié donc GPL ou au gaz naturel, GNV et les véhicules hybrides". Pourtant, les véhicules au GPL se vendent nettement moins bien qu'il y a quelques années. On va essayer de comprendre pourquoi avec Joël Pedessac, c'est le directeur général du Comité Français du Butane et du Propane qui s'occupe du GPL. Bonjour.

Joël PEDESSAC, Directeur général Comité Français du Butane et du Propane : Bonjour.

Présentateur 2 : Alors, qu'est-ce qui se passe avec le GPL, on en veut plus en France ?

Joël PEDESSAC : Le marché des véhicules neufs au GPL est un peu atone, en effet, puisque 1 800 ont fait le choix du GPL en 2013. C'est 40 % de plus que l'année précédente mais ce n'est pas assez.

Présentateur 2 : Moi, je me souviens d'une époque où on offrait 2 000 euros de bonus si je ne m'abuse sur le GPL et puis d'un seul coup, hop, terminé. Avec le nouveau bonus-malus, on...

Joël PEDESSAC : Il n'y a pas de bonus spécifique aux véhicules GPL. Les bonus, ils sont réservés aux véhicules électriques, aujourd'hui, ou hybrides. Entre 2008 et 2010, ce bonus de 2 000 euros pour les véhicules GPL montrait que l'État voyait un intérêt à ce que les gens roulent au gaz parce que c'est un carburant qui n'est pas cher, à 80 centimes du litre en moyenne. Et 100 000 automobilistes ont fait le choix du GPL à cette époque. Mais 100 000 fois 2 000, ça fait 200 millions d'euros et l'État, à un moment donné, a trouvé que ça coûtait trop cher. Les seuls véhicules qui ont droit à un bonus, c'est les véhicules électriques ou les véhicules hybrides. Donc les véhicules au GNV, gaz naturel ou au GPL et au biocarburant



Pôle agences
agences@argus-presse.fr
Tél : 01 49 25 71 00
Fax : 01 49 25 71 72

Pôle entreprises
entreprises@argus-presse.fr
Tél : 01 49 25 72 00
Fax : 01 49 25 71 72

n'ont pas le droit au bonus.

Présentateur 2 : Mais c'est quoi l'objectif du bonus-malus à l'origine ? Ce n'est pas, justement, de permettre aux gens de rouler avec des véhicules un petit peu plus propres avec des carburants plus propres ?

Joël PEDESSAC : C'est ce que j'avais compris quand le précédent gouvernement l'avait mis en place, donc en 2008. Mais en fait, aujourd'hui, c'est beaucoup plus trouble. Alors, on nous dit que c'est pour réduire les émissions de CO2 et c'est quand même ce que permet de faire les véhicules au GPL, c'est de réduire les émissions de CO2 mais aussi les particules, les oxydes d'azotes qui sont un vrai problème de pollution urbaine. Et le GPL a un vrai atout, notamment par rapport aux véhicules diesel sur ces polluants. On aimerait bien que les pouvoirs publics clarifient ce qu'ils attendent comme énergie alternative. On ne peut pas rouler en électrique sur tous les trajets. Le GPL est une vraie alternative disponible aujourd'hui. Alors, le bonus sur un véhicule électrique, c'est un bonus de 6 300 euros. Je pense que s'il y avait pour les véhicules GPL un bonus de 200 ou 300 euros, ça serait largement suffisant pour que les pouvoirs publics envoient un message aux automobilistes qui veulent acheter un véhicule pour leur dire : ce carburant, il n'est pas cher, il est moins polluant. Il y a des stations sur tout le territoire. Il y a à peu près 1 800 stations sur tout le territoire pour vous approvisionner. Et si jamais vous n'en trouvez pas, de toute façon, les véhicules roulent à l'essence. Vous ne tombez jamais en panne. Et encore une fois, c'est beaucoup moins cher à l'usage.

Présentateur 2 : Écoutez, je vous remercie beaucoup.

Joël PEDESSAC : Je vous remercie.

Présentateur 2 : À très bientôt, au revoir.

Joël PEDESSAC : Au revoir

Présentateur 2 : Alors évidemment, il prêche un petit peu pour sa paroisse. Mais enfin, il faut reconnaître que le barème du bonus-malus écologique est surprenant alors qu'on tire à boulets rouges sur le diesel. Hormis les électriques et les hybrides, ce sont pratiquement les seuls véhicules capables de décrocher un bonus écologique, les véhicules diesels.

Présentateur 2 : Ah bon.

Présentateur 1 : Oui, ce n'est pas mal.

Présentateur 2 : Oui, c'est surprenant.

FIN

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES (avril 2014).....Page 1

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

2- ACTUALITÉS TECHNIQUES & REGLEMENTAIRESPage 5

- ▶ Un point sur les CEE : 1^{ère} réunion du Comité de pilotage

3- EN BREFPage 7

- ▶ Henri François a été nommé président de l'AFIAP
- ▶ Nouveau dossier de presse du CFBP

5- DANS LA PRESSE..... Page 8

- ▶ Pollution de l'air et mobilité propre : Tribune de J.Pedessac sur Huffington Post
- ▶ Script – GPLcarburant Télématin – France 2 du 6 mai 2014
- ▶ Primagaz : la transition par l'innovation – Le Journal des Grandes Ecoles – mai 2014

1 STATISTIQUES (avril 2014)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES (1):

	AVRIL-2014	AVRIL-2013
Température moyenne	12°7	10°5
Nombre de jours ouvrés	21	21
Degrés-jours du mois	126,3	194,1
Coefficient de rigueur	0,684	1,051
Degrés-jours cumulés	913,2,9	1 309,1

(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.
- 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 d'avril 2014

- > Total Ventes « vrac » avril 2014 vs avril 2013 : - 31 %
- > Total Ventes « conditionné » avril 2014 vs avril 2013 : - 4,2 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » avril 2014 vs avril 2013 : - 8,3 %

**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 - Avril 2014

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Avril-2014	Avril-2013	Variation	Avril-2014	Avril-2013	Variation
BUTANE						
conditionné	21 765	22 761	- 4,4 %	85 928	91 491	- 6,1 %
vrac	3 890	4 831	- 19,5 %	19 954	21 241	- 6,1 %
s/total Butane	25 655	27 592	- 7,0 %	105 882	112 732	- 6,1 %
PROPANE						
conditionné	10 838	11 519	- 5,9 %	39 295	43 157	- 8,9 %
Condi/carburant	5 760	5 751	+ 0,2 %	21 401	21 615	- 1,0 %
s/total conditionné	16 598	17 270	- 3,9 %	60 696	64 772	- 6,3 %
Vrac carburant	2 732	2 740	- 0,3 %	10 250	10 458	- 2,0 %
Vrac 0/6 T	39 242	65 108	- 39,7 %	260 771	340 804	- 23,5 %
Vrac 6/12 T	8 640	11 413	- 24,3 %	48 558	60 627	- 19,9 %
Vrac 12/80 T	13 061	17 595	- 25,8 %	79 569	99 781	- 20,3 %
Vrac 0/80 T	60 943	94 116	- 35,2 %	388 898	501 212	- 22,4 %
Vrac > 80 T	16 940	19 755	- 14,2 %	83 622	99 607	- 16,0 %
Réseau canalisé	4 243	7 204	- 41,1 %	26 094	32 612	- 20,0 %
Sous-total vrac	84 858	123 815	- 31,5 %	508 864	643 889	- 21,0 %
Sous-total propane	101 456	141 085	- 28,1 %	569 560	708 661	- 19,6 %
GPLc / Stations	7 841	8 555	- 8,3 %	29 501	33 119	- 10,9 %
Total conditionné	38 363	40 031	- 4,2 %	146 624	156 263	- 6,2 %
Total vrac	88 748	128 646	- 31,0 %	528 818	665 130	- 20,5 %
TOTAL	134 952	177 232	- 23,9 %	704 943	854 512	- 17,5 %
Dont carburant	16 333	17 046	- 4,2 %	61 152	65 192	- 6,2 %



► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) : Avril 2014

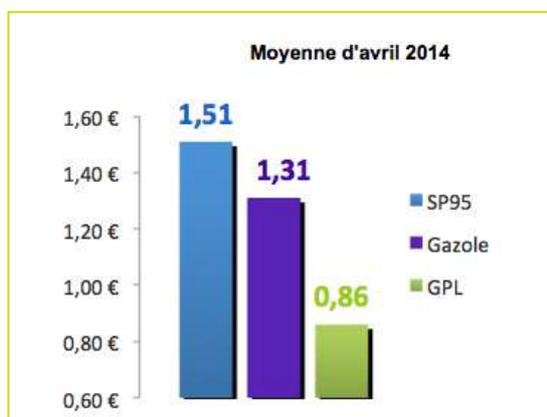
Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Avril-2014	Avril-2013	variation	Avril-2014	Avril-2013	variation
Alsace	1	5	- 80%	17	10	+ 70%
Aquitaine	9	14	- 36%	84	85	- 1%
Auvergne	3	9	- 67%	25	35	- 29%
Basse-Normandie	9	14	- 36%	46	67	- 31%
Bourgogne	4	7	- 43%	32	28	+ 14%
Bretagne	21	29	- 28%	119	144	- 17%
Centre	21	33	- 36%	121	127	- 5%
Champagne-Ardenne	4	10	- 60%	21	21	+ 0%
Corse	-1	3		1	6	- 83%
Franche-Comté	5	20	- 75%	56	54	+ 4%
Haute-Normandie	16	6	+ 167%	57	41	+ 39%
Ile-de-France	14	39	- 64%	71	68	+ 4%
Languedoc-Roussillon	5	13	- 62%	66	74	- 11%
Limousin	9	3	+ 200%	26	21	+ 24%
Lorraine	6	4	+ 50%	18	29	- 38%
Midi-Pyrénées	13	15	- 13%	92	79	+ 16%
Nord-Pas-de-Calais	4	16	- 75%	25	46	- 46%
Pays de la Loire	59	21	+ 181%	174	85	+ 105%
Picardie	13	6	+ 117%	58	37	+ 57%
Poitou-Charentes	7	6	+ 17%	45	37	+ 22%
Provence-Alpes Côte d'Azur	46	8	+ 475%	74	77	- 4%
Rhône-Alpes	41	15	+ 173%	188	103	+ 83%
TOTAL	309	296	+ 4%	1416	1274	+ 11%

► VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A) – avril 2014

Energies	avril				Cumul à fin avril			
	2014	2013	variation	PDM	2014	2013	variation	PDM
Gazole	109 450	109 585	- 0,1 %	65,6 %	400 125	410 321	- 2,5 %	65,2 %
Essence	52 922	43 543	+ 21,5 %	31,7 %	195 281	161 945	+ 20,6 %	31,8 %
GPL	159	376	- 57,5 %	0,1 %	640	684	- 6,4 %	0,1 %
Hybride	3 568	3 291	+ 8,4 %	2,1 %	15 059	15 291	- 1,5 %	2,5 %
Electrique	821	940	- 12,7 %	0,5 %	2 354	3 188	- 26,2 %	0,4 %
Superéthanol	36	6	+ 500,0 %	0,0 %	94	142	- 33,8 %	0,0 %
GNV	3	8	- 62,5 %	0,0 %	12	58	- 79,3 %	0,0 %
Autres	0	0	0,0 %	0,0 %	3	0	0,0 %	0,0 %
TOTAL	179 865	165 829	+ 5,8 %	100,0 %	613 568	591 629	+ 3,7 %	100,0 %



► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT – moyenne d’avril 2014 (**)



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

► CONNEXIONS AU SITE INTERNET cfbp.fr

■ Nombre de visites sur les 4 derniers mois

	Nombre de visites
Janvier 2014	18 131
Février 2014	16 688
Mars 2014	19 749
Avril 2014	19 055

■ Cinq premiers points d’entrée sur le site sur les 4 derniers mois

	Janvier 2014	Février 2014	Mars 2014	Avril 2014
Accueil	26,4 %	26,5 %	26,5 %	27,6 %
Caractéristiques générales des GPL	10,2 %	10,0 %	8,6 %	8,9 %
Carte stations GPL/CFBP	7,9 %	8,1 %	10,1 %	12,1 %
Offre véhicules GPL neufs	4,2 %	3,7 %	4,8 %	4,2 %
Exemples d’installations	4,6 %	4,8 %	4,5 %	4,3 %



ACTUALITES TECHNIQUES & REGLEMENTAIRES

► Un point sur les CEE : 1^{ère} réunion du Comité de pilotage

Conformément à l'évolution n°8 du Livre Blanc sur les grands principes de la troisième période du dispositif des Certificats d'Economies d'Energie, le MEDDE a lancé le 16 mai 2014, la première réunion du Comité de pilotage du dispositif des CEE.

L'objectif de ce Comité de Pilotage qui remplace désormais le GT procédures de l'ATEE, consiste à assurer une fonction de dialogue institutionnalisé autour du dispositif et à fournir aux différents acteurs un état d'avancement sur les évolutions techniques et réglementaires.

Les différents points abordés lors de ce premier Comité de pilotage sont récapitulés ci-dessous :

- Composition du Comité de pilotage et présentation de son fonctionnement.
- Livre blanc : les dix évolutions du dispositif en troisième période.
- Évolutions législatives introduites dans le projet de loi de programmation sur la transition énergétique.
- Présentation du décret certificats et de l'arrêté sur les dossiers de demandes.
- Présentation du travail de révision des fiches d'opérations standardisées.
- Discussion sur les programmes d'accompagnement du dispositif.

Les principales évolutions envisagées du dispositif sont données, à titre d'information, ci-dessous (cf ATEE) :

Structures collectives :

Suite au transfert des obligations des distributeurs individuels de fioul au niveau des personnes morales qui mettent le fioul à la consommation et à leur perte potentielle d'une partie de leur activité, une délégation partielle de cet objectif est envisagée (avec un seuil de 5 TWhc minimum).

Programmes :

Ils seraient étendus à la mobilité durable et à l'abondement au fonds de garantie pour la rénovation énergétique porté par la Caisse des Dépôts ainsi qu'aux passeports pour la rénovation énergétique des logements.

Eligibilité au dispositif :

Elle serait étendue aux sociétés publiques locales qui proposent un service de tiers-financement.

Seuils de dépôt :

Le seuil de dépôt des demandes de CEE passerait à 100 GWhc pour les opérations standardisées, 50 GWhc pour les opérations spécifiques et 20 GWhc pour les programmes.

Système déclaratif :

Le système déclaratif concernera uniquement les opérations standardisées.

Plans d'Actions :

Les agréments de PAEE délivrés avant la 3^{ème} période ne seront plus valables pour les actions qui seront engagées à partir du 1^{er} janvier 2015 et seront abrogés au 1^{er} janvier 2016. Ainsi, deux systèmes seront amenés à coexister, selon que les actions aient été engagées avant ou après le 1^{er} janvier 2015 :

- **Les actions standardisées engagées avant le 1^{er} janvier 2015** et les actions spécifiques se verront appliquer les forfaits actuels, l'instruction des dossiers restera inchangée. La non réponse du Pôle, dans un délai de 6 mois, vaudra rejet.
- **Les actions standardisées engagées à partir du 1^{er} janvier 2015** se verront appliquer les forfaits des fiches révisées et le système déclaratif. Au-delà d'un délai de 2 mois à partir de la demande, la non-réponse du Pôle vaudra acceptation.

Révision des fiches d'opérations standardisées :

Passage de la référence « parc » à la référence « marché » pour les fiches autres que celles qui concernent l'isolation.

.../...



.../...

Les documents transmis au comité de pilotage ainsi que la présentation qui a été faite sont disponibles sur le site Internet du ministère :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Certificats-d-economies-d-energie,39369.html>

Planning de mise en œuvre des évolutions prévues au sein du Livre Blanc :

Objectif de 660 TWh cumac	Validé en RIM déc 2013
Révision des fiches standardisées	En cours
Même mode de répartition des obligations entre obligés	Validé en RIM déc 2013
Réduction du nombre d'obligés fioul	Mise en œuvre dans les textes législatifs et réglementaires
Evolution des conditions de dépôt des dossiers	Concertation le 12 mars
Standardisation des pièces justificatives	Concertation le 9 avril : modèles existents, formulaires Cerfa en cours
Système déclaratif	Concertation le 12 mars
Création d'un COFIL	Première réunion le 16 mai
Valorisation précarité énergétique	En attente arbitrage cabinet
Valorisation programmes + limite 100 TWh cumac	En attente arbitrage cabinet

y.lintz@cfbp.fr

3 En Bref

► Henri François a été nommé président de l'AFIAP

Henri François, Responsable Sécurité Installations et Usages au CFBP, a été élu en avril Président de l'Association Française des Ingénieurs en Appareils à Pression (AFIAP).

L'AFIAP, association créée en 1976 par le CETIM (Centre Technique des Industries Mécaniques), l'IS (Institut de Soudure) et le SNCT (Syndicat de la Chaudronnerie, Tuyauterie et Maintenance industrielle) est le lieu privilégié de rencontres entre administration, donneurs d'ordres, ingénieurs, constructeurs, organismes d'inspection, utilisateurs, centres techniques.

L'AFIAP contribue au suivi des études et recherches et de l'évolution des équipements sous pression. Elle participe aux actions nationales et européennes sur les dispositions techniques et réglementaires et la normalisation des équipements sous pression.

Ses actions comprennent notamment l'organisation de conférences et de journées d'études sur les équipements à pression permettant échanges et rencontres entre ses membres et des spécialistes de la profession.

L'AFIAP diffuse des informations relatives à la réglementation, la technologie, les études et recherches sur les équipements sous pression, l'avancement des normes et codes. Elle organise des groupes de travail avec des représentants des membres de l'association sur des sujets techniques relatifs aux équipements sous pression.

Henri François est l'animateur du groupe de travail « Réservoirs sous talus ».

L'AFIAP organise tous les 3 ans le Symposium ESOPÉ (European Symposium On Pressure Equipment). La prochaine édition aura lieu du 13 au 16 septembre 2016 au Palais des Congrès à Paris.

h.francois@cfbp.fr

<http://www.afiap.org>

<http://www.esope-paris.com>



► Nouveau dossier de presse du CFBP

Un nouveau dossier de presse pour la partie Combustibles de la filière GPL est en ligne sur le site du CFBP : <http://www.cfbp.fr/espace-medias/communiques-de-presse-n219>



e.coquin@cfbp.fr





5 DANS LA PRESSE

> **Pollution de l'air et mobilité propre - Tribune de J.Pedessac sur Huffington Post**

http://www.huffingtonpost.fr/joel-pedessac/politique-environnementale-pollution-de-lair_b_5199184.html?utm_hp_ref=france

> **Script - GPL carburant - Télématin - France 2**

Télématin du 6 mai 2014

> **Primagaz : la transition par l'innovation**

Le Journal des Grandes Ecoles - mai 2014





Pôle agences
agences@argus-presse.fr
Tél : 01 49 25 71 00
Fax : 01 49 25 71 72

Pôle entreprises
entreprises@argus-presse.fr
Tél : 01 49 25 72 00
Fax : 01 49 25 71 72

Script

ALERTE N°	140090005	HEURE	07:39:29
DATE	06/05/2014	DUREE	00:05:58
SUPPORT	France 2		
EMISSION	Télématin		
PRESENTATEUR	William LEYMERGIE - Yann LAVOIX		

William LEYMERGIE, Présentateur : Comme je vous le disais, on va s'intéresser d'abord au carburant que vous allez peut-être mettre dans votre véhicule après avoir entendu la chronique de Yann Lavoix.

Suite au récent pic de pollution que vous avez subi, vous comme d'autres, Yann Lavoix s'est penché sur les énergies alternatives pour votre véhicule. Alors, il y en a une qui n'est pas nouvelle, dont on parle peu ou pas souvent, c'est le GPL. Alors, le GPL, qu'est-ce que ça veut dire ? Ça veut dire Gaz de Pétrole Liquéfié. Mais une fois qu'on a dit ça, on n'en sait pas plus.

Yann LAVOIX, Présentateur : Oui, parce que, quand c'est arrivé sur le marché, c'était suivi d'une très mauvaise réputation : il n'y a pas de station pour pouvoir s'approvisionner, ce qui est aujourd'hui complètement faux parce qu'il y en a 1 700, c'est-à-dire 1 sur 6 peut vous approvisionner en GPL, en sachant que de toute manière votre voiture sera en partie à essence et en GPL. Donc ça veut dire que quand vous n'avez plus plus GPL, vous pouvez basculer sur l'essence. Il y en avait une autre : il n'y a pas le choix dans les automobiles, ce qui est complètement faux également aujourd'hui puisque Dacia, Opel, Renault et même Alpha Roméo font des voitures au GPL. Vous voyez que ça a quand même terriblement évolué, il y a un truc qui n'a pas changé, et vous en parlez tout à l'heure, c'est le prix, parce qu'effectivement on est à 86 centimes le litre contre 1,52 pour le super, 1,34 pour le gazole. Donc c'est bien en-deçà du prix de l'essence.

William LEYMERGIE : Mais ça avance pareil ?

Yann LAVOIX : Oui, c'est même plutôt parfois étonnant, parce que bien sûr c'est très très nerveux...

William LEYMERGIE : Il y avait un autre reproche.

Yann LAVOIX : L'explosion ?

William LEYMERGIE : Oui. C'est dangereux, on disait ça.

Yann LAVOIX : On disait que c'était dangereux et c'est vrai qu'il y a déjà très longtemps que les réservoirs sont bien séparés pour ne plus... Et comme va le dire d'ailleurs la personne que l'on a interviewée, vous croyez vraiment que les états européens laisseraient le GPL se vendre si jamais c'était dangereux pour les citoyens et pour les automobilistes.

William LEYMERGIE : Avec une réglementation européenne aussi tatillonne qu'on la connaît.



Pôle agences
agences@argus-presse.fr
Tél : 01 49 25 71 00
Fax : 01 49 25 71 72

Pôle entreprises
entreprises@argus-presse.fr
Tél : 01 49 25 72 00
Fax : 01 49 25 71 72

Yann LAVOIX : Exactement. Donc du coup, on a repointé le bout de notre nez et on est allés voir Joël Pedessac qui est le directeur général du Comité Français du Butane et du Propane, on a fait un petit point sur le GPL et on lui a demandé aussi quels étaient les avantages, encore une fois, du GPL. Regardez.

Reportage :

Joël PEDESSAC, Directeur général du Comité Français du Butane et du Propane : La voiture au GPL, ça fonctionne comme une voiture normale. C'est un véhicule basé sur une technologie de moteur essence. Vous avez un réservoir dans lequel vous stockez le gaz, le GPL, et vous avez ensuite dans votre moteur un système qui permet de faire une injection du même niveau de qualité que ce que vous avez en essence, vous ne perdez pas de puissance, vous avez une consommation qui est comparable à celle de l'essence. Il y a différentes marques qui offrent ce type de carburant et de motorisation aujourd'hui sur le marché. Vous avez aussi la possibilité d'acheter un véhicule d'occasion, un véhicule essence, que vous pouvez faire équiper au GPL. Et ça, ça coûte à peu près entre 1 800 et 2 500 euros TTC en fonction de la puissance de votre véhicule. Aujourd'hui, 70 % des gens achètent des véhicules diesel, un véhicule GPL, c'est moins cher qu'un véhicule diesel et un peu plus cher qu'un véhicule essence, de l'ordre de 800 à 1 000 euros. Si le GPL était dangereux, il n'y a aucun état qui en ferait la promotion et il n'y a aucun constructeur qui mettrait du gaz dans ses voitures. Le problème aujourd'hui, c'est le diesel avec ses particules et ses oxydes d'azote, et le GPL, pour ça, a une vraie force, c'est qu'il n'émet pas de particules, il émet très peu d'oxyde d'azote. En matière de CO2, c'est à peu près 20 % de CO2 en moins que l'essence et c'est un petit peu moins que le diesel. La force du GPL en matière de pollution, c'est : pas de particule et très peu d'oxyde d'azote.

Fin du reportage. Retour en plateau :

William LEYMERGIE : Alors, pourquoi ça fonctionne moins bien ? Non pas la mécanique mais le lobby du GPL est faible...

Yann LAVOIX : Oui, je pense que c'est ça, 250 000 automobiles en France sont équipées.

William LEYMERGIE : Ce n'est rien.

Yann LAVOIX : 35 millions d'automobiles en France et 250 000. Et pourtant, il y a 360 pompes à GPL en Ile-de-France. Donc il n'y a pas de problème, surtout compte tenu des parcours des Français, on tombe toujours forcément dessus. On peut même aller d'Amsterdam à Athènes sans aucun problème avec du GPL également. Non, je pense que, comme me l'a dit ce monsieur, on n'est pas la révolution avec le GPL mais on est très certainement la transition parce que la voiture électrique, ce n'est pas encore ça, en tout cas les prix sont encore très excessifs, ce n'est pas non plus très répandu pour pouvoir recharger son automobile électrique. Donc, la vraie transition écologique, c'est nous, c'est le GPL.

William LEYMERGIE : Et ils disent : Nous sommes moins polluants que le diesel ?

Yann LAVOIX : Il y a un petit peu moins de CO2, ça c'est sûr, et il n'y a pas de tout de particules fines. Donc, c'est, oui, beaucoup moins polluant. Donc on a tous le choix de choisir une voiture moins polluante, et vous l'avez entendu, elle est légèrement supérieure en prix mais de toute façon, vu les économies que vous



Pôle agences
agences@argus-presse.fr
Tél : 01 49 25 71 00
Fax : 01 49 25 71 72

Pôle entreprises
entreprises@argus-presse.fr
Tél : 01 49 25 72 00
Fax : 01 49 25 71 72

allez faire en termes d'essence, vous allez au bout de quelques années récupérer cette différence.

William LEYMERGIE : Si vous voulez en savoir plus, on a une petite adresse à vous communiquer éventuellement.

Yann LAVOIX : jerouleaugpl.com.

William LEYMERGIE : Merci.

FIN

Page 3

PRIMAGAZ, LA TRANSITION PAR L'INNOVATION

Massih Niazi,
ENSTA ParisTech 911,
Directeur Général
de Primagaz



Ayant inventé la bouteille de gaz il y a 80 ans, Primagaz n'a plus cessé, depuis, d'innover. Si la transition énergétique représente pour tous un immense défi, l'entreprise y voit également une source d'opportunités et a commencé par insuffler cet indispensable esprit de changement... à elle-même ! Rencontre avec Massih Niazi (ENSTA ParisTech 91), son Directeur Général.

Primagaz a plus de 150 ans d'expérience. Pouvez-vous faire le point sur vos activités et votre stratégie ?

Fondée en 1864, Primagaz a été marquée la première fois par un événement majeur, la création de la compagnie en 1924 et depuis, n'a jamais perdu son esprit pionnier. Nous lui sommes redevables pour les avancées du gaz à tous les niveaux, du développement des activités aux attitudes, au respect d'écouter le client, de plus en plus exigeant, et de l'accomplir. Il a, par ailleurs, à plus de 10 ans nous sommes devenus la première société privée à obtenir le statut d'entreprise publique pour la distribution de gaz ! Nous continuons maintenant à innover en proposant toujours plus de services à nos clients depuis 50 ans, développer l'énergie, une solution de chauffage et de chauffage, bénéficier des avantages répondant aux exigences de la Régulation Thermique 2012, ceux de Grenelle et de l'investissement. Nous développons aussi des équipements à haut rendement énergétique comme le générateur d'eau chaude instantanée et sommes devenus en 2011 le premier distributeur à l'échelle du Gaz Naturel Liquéfié (GNL) par volume. Nous sommes très impliqués en France des industriels et leur permettrait ainsi de bénéficier d'une énergie bon marché, sûre et respectueuse de l'environnement. Et nous étudions les opportunités (renouvelables, biogaz, etc.) pour répondre aux attentes de nos clients et créer la nouvelle façon de vivre.

Comment une entreprise historique comme la vôtre a-t-elle réussi à prendre le virage de la transition énergétique ?

Cette transition répond à trois aspects économiques mais aussi et surtout à la part des énergies renouvelables. Or, le passage au tout renouvelable ne se fera pas d'un coup de baguette magique et le gaz est l'ami qui nous permet de gérer nos émissions de CO₂. De plus le GNL nous offre le seul moyen, la qualité de l'air est une vraie problématique. Or le gaz, le CO₂ le plus propre, sans particules et le plus économique et respectueux de l'air. Et nous cherchons à évoluer la transition éner-

- Il n'y a pas de vent favorable à celui qui ne s'est pas créé lui-même ! - Sénèque



getique en passant de la solution de distribution à celle de service. Nous sommes également de belles opportunités, surtout par exemple que les technologies liées aux énergies renouvelables de ce côté et que nous avons développé des territoires nous permet de leur proposer des solutions y répondant parfaitement.

S'investir dans l'innovation ou dans les projets de développement durable de leur choix. Depuis 2012, 14 ont déjà répondu à cet appel et représentent une vraie force motrice pour nos 750 salariés. Résultat : plus de 25 000 € d'économies et 45 tonnes de CO₂ sauvées. Et ce n'est qu'un début !

JB

Un tel changement suppose certaines réformes internes, non ?

Non, il s'agit de créer, tout et s'appuyer des années sur une organisation commerciale réussie au début de 5 agences régionales. Plus souple et dynamique, notre culture d'entreprise se décline autour de quatre valeurs : confiance, performance, pragmatisme et créativité. Nous nous appuyons sur des piliers fondamentaux pour construire l'avenir comme l'innovation ou une gestion plus efficace des projets. Le démantèlement de notre siège social à la Défense illustre cette évolution multiforme, mais surtout, nous passons d'une culture en silo à une culture ouverte et collaborative, mais toujours respectueuse des rôles. Cette culture est également la base de l'engagement pour le développement durable et la responsabilité sociale de l'entreprise.



Contact : contact@primagaz.fr



SOMMAIRE

1- STATISTIQUES (mai 2014).....Page 1

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

2- ACTUALITÉS TECHNIQUES & REGLEMENTAIRESPage 5

- ▶ Convention d'Assistance Technique entre le CFBP et la DGSC
- ▶ Sécurité des campings : signature d'un arrêté préfectoral en Vendée
- ▶ Le péage de transit poids lourds remplace l'écotaxe
- ▶ Projet de loi sur la transition énergétique

3- EN BREFPage 7

- ▶ 14 et 15 mai 2014 : congrès de l'AEGPL à Gênes
- ▶ Participation du CFBP aux RIVE 2014
- ▶ Lancement de la campagne sur le « poids économique de la filière GPL en France »

5- DANS LA PRESSE..... Page 8

- ▶ **Script de l'interview de J.Pedessac - France Info - 09/06/2014**
- ▶ **Le GPL participe au projet de « nouveau modèle énergétique » - Voix du Gers - 26 juin-02 juillet 2014**
- ▶ **Le GPL soutenu par les élus - Réponse à tout - juillet 2014**
- ▶ **Déclenchement du PPI sur le site Butagaz - Le Petit Journal édition Tarn et Garonne - 28-29 juin 2014**

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



1 STATISTIQUES (mai 2014)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES (1):

	MAI-2014	MAI-2013
Température moyenne	14°4	12°4
Nombre de jours ouvrés	19	19
Degrés-jours du mois	86,1	140,3
Coefficient de rigueur	0,994	1,620
Degrés-jours cumulés	999,3	1 449,4

(1) Source : CDPD - 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 de mai 2014

- > Total Ventes « vrac » mai 2014 vs mai 2013 : - 21,3 %
- > Total Ventes « conditionné » mai 2014 vs mai 2013 : - 8,7 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » mai 2014 vs mai 2013 : - 18,5 %

► VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP - Mai 2014

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Mai-2014	Mai-2013	Variation	Mai-2014	Mai-2013	Variation
BUTANE						
conditionné	20 690	22 684	- 8,8 %	106 618	114 175	- 6,6 %
vrac	3 301	4 268	- 22,7 %	23 255	25 509	- 8,8 %
s/total Butane	23 991	26 952	- 11,0 %	129 873	139 684	- 7,0 %
PROPANE						
conditionné	10 192	11 364	- 10,3 %	49 487	54 521	- 9,2 %
Condi/carburant	4 811	5 026	- 4,3 %	26 212	26 641	- 1,6 %
s/total conditionné	15 003	16 390	- 8,5 %	75 699	81 162	- 6,7 %
Vrac carburant	2 352	2 501	- 6,0 %	12 602	12 959	- 2,8 %
Vrac 0/6 T	26 410	37 301	- 29,2 %	287 181	378 105	- 24,0 %
Vrac 6/12 T	6 983	8 055	- 13,3 %	55 541	68 682	- 19,1 %
Vrac 12/80 T	10 260	11 964	- 14,2 %	89 829	111 745	- 19,6 %
Vrac 0/80 T	43 653	57 320	- 23,8 %	432 551	558 532	- 22,6 %
Vrac > 80 T	14 217	16 145	- 11,9 %	97 839	115 752	- 15,5 %
Réseau canalisé	2 477	3 670	- 32,5 %	28 571	36 282	- 21,3 %
Sous-total vrac	62 699	79 636	- 21,3 %	571 563	723 525	- 21,0 %
Sous-total propane	77 702	96 026	- 19,1 %	647 262	804 687	- 19,6 %
GPLc / Stations	7 149	8 768	- 18,5 %	36 650	41 887	- 12,5 %
Total conditionné	35 693	39 074	- 8,7 %	182 317	195 337	- 6,7 %
Total vrac	66 000	83 904	- 21,3 %	594 818	749 034	- 20,6 %
TOTAL	108 842	131 746	- 17,4 %	813 785	986 258	- 17,5 %
Dont carburant	14 312	16 295	- 12,2 %	75 464	81 487	- 7,4 %



► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) : mai 2014

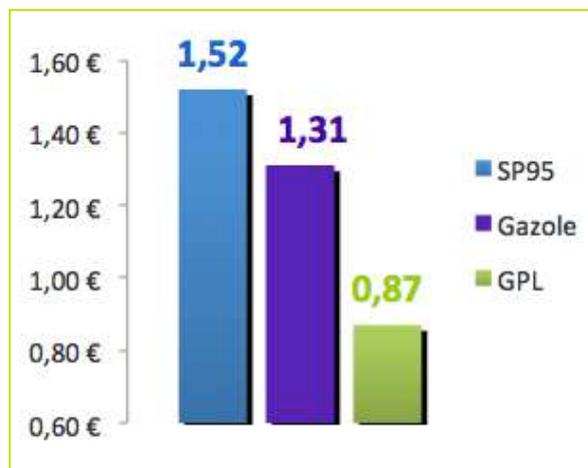
Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Mai-2014	Mai-2013	variation	Mai-2014	Mai-2013	variation
Alsace	2	16	- 88%	19	26	- 27%
Aquitaine	33	26	+ 27%	117	111	+ 5%
Auvergne	12	8	+ 50%	37	43	- 14%
Basse-Normandie	11	9	+ 22%	57	76	- 25%
Bourgogne	9	5	+ 80%	41	33	+ 24%
Bretagne	23	21	+ 10%	142	165	- 14%
Centre	32	27	+ 19%	153	154	- 1%
Champagne-Ardenne	5	2	+ 150%	26	23	+ 13%
Corse	0	0		1	6	- 83%
Franche-Comté	8	5	+ 60%	64	59	+ 8%
Haute-Normandie	16	7	+ 129%	73	48	+ 52%
Ile-de-France	21	19	+ 11%	92	87	+ 6%
Languedoc-Roussillon	8	4	+ 100%	74	78	- 5%
Limousin	14	3	+ 367%	40	24	+ 67%
Lorraine	4	5	- 20%	22	34	- 35%
Midi-Pyrénées	13	23	- 43%	105	102	+ 3%
Nord-Pas-de-Calais	3	3	+ 0%	28	49	- 43%
Pays de la Loire	40	25	+ 60%	214	110	+ 95%
Picardie	19	13	+ 46%	77	50	+ 54%
Poitou-Charentes	8	6	+ 33%	53	43	+ 23%
Provence-Alpes Côte d'Azur	12	55	- 78%	86	132	- 35%
Rhône-Alpes	28	63	- 56%	216	166	+ 30%
TOTAL	321	345	- 7%	1737	1619	+ 7%

► VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A) – mai 2014

Energies	mai				Cumul à fin mai			
	2014	2013	variation	PDM	2014	2013	variation	PDM
Gazole	97 914	101 780	- 3,8 %	65,7 %	498 039	512 101	- 2,7 %	65,3 %
Essence	47 045	42 573	+ 10,5 %	31,6 %	242 326	204 518	+ 18,5 %	31,8 %
GPL	117	333	- 64,0 %	0,1 %	757	1 017	- 25,6 %	0,1 %
Hybride	2 932	3 103	- 5,5 %	2,0 %	17 991	18 394	- 2,2 %	2,4 %
Electrique	16	688	+ 31,1 %	0,6 %	3 256	3 876	- 16,0 %	0,4 %
Superéthanol	21	10	+ 60,0 %	0,0 %	110	152	- 27,6 %	0,0 %
GNV	4	3	+ 600,0 %	0,0 %	33	61	- 45,9 %	0,0 %
Autres	0	0	0,0 %	0,0 %	7	2	0	0,0 %
TOTAL	148 951	148 490	+ 0,3 %	100,0 %	762 519	740 121	+ 3,0 %	100,0 %



► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT – moyenne de mai 2014 (*)



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

► CONNEXIONS AU SITE INTERNET cfbp.fr

■ Nombre de visites sur les 4 derniers mois

	Nombre de visites
Février 2014	16 688
Mars 2014	19 749
Avril 2014	19 055
Mai 2014	19 679

■ Cinq premiers points d'entrée sur le site sur les 4 derniers mois

	Février 2014	Mars 2014	Avril 2014	Mai 2014
Accueil	26,5 %	26,5 %	27,6 %	28,6 %
Caractéristiques générales des GPL	10,0 %	8,6 %	8,9 %	7,8 %
Carte stations GPL/CFBP	8,1 %	10,1 %	12,1 %	10,9 %
Offre véhicules GPL neufs	3,7 %	4,8 %	4,2 %	5,1 %
Exemples d'installations	4,8 %	4,5 %	4,3 %	4,3 %

1.

ACTUALITES TECHNIQUES & REGLEMENTAIRES

► Convention d'assistance technique passée entre le CFBP et la DGSC

Un an après la mise en œuvre de la nouvelle convention signée entre le CFBP et la Direction Générale de la Sécurité Civile, les premiers retours et les évolutions réglementaires ont amené à adapter certaines annexes.

Ont été revues :

- l'annexe 1 « Demande d'intervention du représentant de l'Etat à une société face à un accident impliquant le GPL » avec l'ajout de la liste des personnes et de la nature des matériels engagés ;
- l'annexe 2 « N° d'astreinte et mode opératoire » sur laquelle des précisions sont apportées ;
- l'annexe 8 « Liste des GPL entrant dans le champ de la convention CFBP / DSC » pour laquelle les N°ONU et les produits mentionnés correspondent à la définition des GPL introduite dans l'ADR.

Un plan de communication précisant le processus de mise en œuvre de la convention selon le mode opératoire retenu est prévu au cours du 2^{ème} semestre 2014 à l'attention des personnels d'astreintes adhérents et des sociétés du SPA (Service Professionnel d'Assistance, mais aussi des Conseillers Sécurité Civile et des responsables de site abritant du matériel « base lourde »).

Enfin le site du CFBP a été mis à jour afin d'y trouver l'ensemble de ces modifications au bouton « Intervention d'urgence » :

<http://www.cfbp.fr/intervention-urgence-n361>

a.combes@cfbp.fr

► Sécurité des campings : signature d'un arrêté préfectoral en Vendée

L'arrêté préfectoral de Vendée n°14 SIDPC-SDIS 246 réglementant la prévention contre les risques d'incendie et de panique sur les terrains de camping, caravanage, aires d'accueil d'autocaravanes, parcs résidentiels de loisirs à gestion hôtelière et installations assimilées, a été signé le 5 mai 2014 et publié courant mai 2014.

Cet arrêté abroge l'arrêté préfectoral modifié n°13 SIDPC-SDIS du 21 mai 2013 qui définissait des exigences différentes des arrêtés nationaux tels que le 30 juillet 1979 modifié et le 23 août 2005 modifié.

Le travail réalisé ce début d'année entre le SDIS de Vendée et le CFBP a permis de clarifier les exigences pour les établissements de campings et installations assimilées en s'appuyant principalement sur les arrêtés du 30 juillet 1979 modifié, du 23 août 2005 modifié ainsi que sur la fiche 105B du CFBP.

Une annexe de l'arrêté avec un tableau récapitulatif s'inspirant de celui des guides du CFBP permettra aux professionnels une lecture des exigences de distances simplifiée.

Voir et télécharger cet arrêté : http://www.vendee.gouv.fr/IMG/pdf/Arrete_14SIDPC-SDIS246-1-1.pdf

Jb.jarry@cfbp.fr

► Le péage de transit poids lourds remplace l'écotaxe

Le « péage de transit poids lourds » qui remplace l'écotaxe a été adopté en juin.

- Ce péage concernera 4 000 km de transit national et international au lieu des 15 000 prévus dans l'écotaxe, ceci pour les routes ayant un trafic de plus de 2 500 poids lourds par jour.
- Les types de véhicules concernés sont ceux supérieurs à 3,5 tonnes.
- Le péage est établi en fonction du nombre de kilomètre effectué avec un taux moyen de 13 centimes d'euro au kilomètre et dépend du nombre d'essieux et du niveau de pollution.
- Un boîtier GPS est obligatoire à bord du véhicule empruntant le réseau concerné. Ce boîtier détermine la position du camion, calcule le nombre de kilomètres parcourus et facture en conséquence.
- Le taux de majoration du transporteur au chargeur est de l'ordre de 2 %, contre les 5,5 % de l'écotaxe.
- L'entrée en vigueur sera effective le 1^{er} janvier 2015 avec 3 mois préalables de « marche à blanc » sans facturation à partir du 1^{er} octobre 2014.
- La recette annuelle attendue est de l'ordre de 550 millions d'euros.
- Un amendement modifie certains articles du code des Douanes ; les textes d'applications sont à paraître.

En savoir plus : Communiqué de presse du Ministère : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Remplacement-de-l-ecotaxe-par-un.html>

a.combes@cfbp.fr



► Projet de loi sur la transition énergétique

Le projet de loi de transition énergétique a été présenté en Conseil des ministres le 18 juin par Ségolène Royal, ministre de l'Écologie. Cette présentation s'insère dans le calendrier prévisionnel résumé ci-dessous :



Le CFBP a participé en juin à des auditions dans le cadre de « L'autre débat sur la transition énergétique » organisé par Julien Aubert (député UMP) sur 3 thématiques :

- GAZ : « L'énergie GPL : les gaz Butane et Propane : Le gaz pour tous les territoires »
- TRANSPORTS : « Le GPL carburant : une alternative respectueuse de l'environnement, disponible pour tous »
- HABITAT, EFFICACITE ENERGETIQUE ET ECONOMIES D'ENERGIE : « L'énergie GPL : les gaz Butane et Propane : Le gaz au service de l'efficacité énergétique de tous les territoires »

Le CFBP a déjà eu cinq rendez-vous institutionnels avec sénateur et députés. Trois autres rendez-vous sont à venir.

e.coquin@cfbp.fr

3 En Bref

► 14 et 15 mai 2014 : congrès de l'AEGPL à Gênes

Le CFBP a participé au Congrès de l'AEGPL qui s'est tenu à Gênes les 14 et 15 mai notamment avec une intervention d'Emilie Coquin dans la session 5 présentant les spécificités de la transposition des directives européennes dans la réglementation française.

Les actes du Congrès se trouvent sur le site <http://www.aegpl2014.com/>

► Participation du CFBP aux RIVE 2014

Le CFBP est partenaire des Rencontres Internationales des Voitures Ecologiques 2014 avec présentation d'un véhicule GPL et exposition d'un espace d'information.

L'objectif est de rencontrer et d'échanger avec les institutionnels et médias sur la mobilité durable et en particulier souligner l'intérêt du GPL dans le mix et la transition

Outre le cocktail à la Maison de l'Amérique latine à Paris du 2 juillet 2014, 2 jours de conférences sur le Mondial de l'Automobile de Paris sont programmés les 7 et 8 octobre 2014.

e.coquin@cfbp.fr

► Lancement de la campagne sur « le poids économique de la filière GPL en France »

La campagne comprend notamment :

- deux supports d'information, l'un en direction des médias, l'autre pour les institutionnels ;
- un programme en direction de la presse avec Communiqué de presse et interviews (revues et sites web « Batirama » « Chaud Froid Performance » « Thermpresse »).

e.coquin@cfbp.fr





5 DANS LA PRESSE

> **Script de l'Interview de J.Pedessac -**
France Info - 09/06/2014

> **Le GPL participe au projet de « nouveau modèle énergétique » -**
Voix du Gers - 26 juin-02 juillet 2014

> **Le GPL soutenu par les élus -**
Réponse à tout - juillet 2014

> **Déclenchement du PPI sur le site Butagaz -**
Le Petit Journal édition Tarn et Garonne - 28-29 juin 2014



Pôle agences
agences@argus-presse.fr
Tél : 01 49 25 71 00
Fax : 01 49 25 71 72

Pôle entreprises
entreprises@argus-presse.fr
Tél : 01 49 25 72 00
Fax : 01 49 25 71 72

Script

ALERTE N°	140117708	HEURE	14:11:11
DATE	09/06/2014	DUREE	00:05:07
SUPPORT	France Info		
EMISSION	France info 14h00 / 15h00		
PRESENTATEUR	Pascal LE GUERN		

Présentatrice : C'est aujourd'hui le carburant alternatif le moins cher en France : le GPL. On en parle avec Pascal Le Guern dans «Tout comprendre».

Pascal LE GUERN : Très peu d'émission de CO2, un coût moindre à la pompe même si en France seul une station sur sept le propose. Ce sont donc près de 1750 stations-service qui peuvent répondre à la demande des automobilistes qui roulent au GPL. Avec nous, Joël Pédessac, bonjour.

Joël PEDESSAC, Directeur général du Comité français du butane et du propane : Bonjour.

Pascal LE GUERN : Vous êtes directeur général du Comité français du butane propane. Le GPL, c'est quoi exactement ?

Joël PEDESSAC : Le GPL, c'est un carburant pour les voitures, mais c'est aussi un combustible que vous utilisez quasiment tous les jours pour faire la cuisine, dans votre briquet ou éventuellement pour vous chauffer.

Pascal LE GUERN : Donc les gaz utilisés, c'est quoi exactement ?

Joël PEDESSAC : Alors, il y a du gaz butane, du gaz propane. Le GPL est un mélange des deux, pas pour des raisons techniques mais pour des raisons de différenciation avec les usages combustibles.

Pascal LE GUERN : Il y a beaucoup de voitures qui roulent aujourd'hui au GPL ?

Joël PEDESSAC : Alors, dans le monde, c'est plusieurs millions. Il y a une dizaine de millions de véhicules GPL dans le monde. En Europe, c'est 5 millions. Et puis, en France, c'est 250 000.

Pascal LE GUERN : 250 000 en France, donc il y a encore de la marge ?

Joël PEDESSAC : Il y a une marge de progression puisqu'il y a à peu près de 30 millions de véhicules en France et donc 250 000 au GPL.

Pascal LE GUERN : A l'achat, est-ce qu'une voiture au GPL est plus chère qu'une voiture classique entre guillemets ? J'entends classique essence ou diesel ?

Joël PEDESSAC : Aujourd'hui, la majorité des gens achète un véhicule diesel. C'est 70% à peu près. Quand on veut acheter un véhicule neuf, 70 % des gens achètent un véhicule diesel. Donc le budget disponible chez les automobilistes, c'est le budget d'un véhicule diesel et un véhicule GPL coûte moins cher qu'un



Pôle agences
agences@argus-presse.fr
Tél : 01 49 25 71 00
Fax : 01 49 25 71 72

Pôle entreprises
entreprises@argus-presse.fr
Tél : 01 49 25 72 00
Fax : 01 49 25 71 72

véhicule diesel. C'est un peu plus cher que le véhicule essence.

Pascal LE GUERN : Le prix à la pompe, là, est moins cher aussi ?

Joël PEDESSAC : Le prix d'affichage c'est 0,86-0,87 en moyenne nationale, donc c'est beaucoup moins cher que le diesel et l'essence au litre. Quand on raisonne à l'usage et en tenant compte de la consommation, c'est à peu près deux fois et demie moins cher que l'essence et un petit peu moins cher que le diesel.

Pascal LE GUERN : Est-ce que si j'ai une voiture diesel ou essence, est-ce que je peux la faire équiper GPL si j'ai envie ?

Joël PEDESSAC : Si vous avez un véhicule diesel, il est impossible de le faire transformer au GPL, c'est pas la technologie qui n'est pas adaptable. Par contre, vous avez un véhicule essence, neuf ou d'occasion, il y a tout un réseau de professionnels en France qui peuvent vous le transformer pour une facture d'environ 2 000 à 2 500, voire 3 000 euros pour les très gros véhicules et ça vous permettra de diviser votre facture de carburant par deux.

Pascal LE GUERN : Et à ce moment-là, on roule ou en GPL ou en essence ? Les deux restent valables ?

Joël PEDESSAC : Les véhicules GPL sont des véhicules bicarburations, c'est-à-dire qu'il y a toujours une autorisation essence, une base essence, et ensuite un réservoir GPL et un système d'injection. Et vous roulez comme ça, alternativement à l'un ou à l'autre, bien sûr il vaut mieux rouler au GPL si vous voulez faire des économies et moins polluer.

Pascal LE GUERN : On garde en mémoire il y a quelques années ces images de véhicules GPL en feu. Est-ce que ça existe encore aujourd'hui ou est-ce que c'est totalement sécurisé et est-ce que ce n'est pas dangereux de rouler avec du gaz ? C'est ce qu'on entend.

Joël PEDESSAC : Beaucoup de gens ont peur du gaz. Il y a à peu près 20% de la population qui a peur du gaz comme il y a des gens qui ont peur des araignées, qui ont peur des mouettes. Avoir peur du GPL, c'est vrai que c'est une réalité mais heureusement que la sécurité est quelque chose qui est parfaitement bien gérée à la fois par le régulateur, par les États qui font les lois et puis bien sûr par les constructeurs automobiles. Personne ne mettrait du GPL dans un véhicule s'il y avait le moindre risque.

Pascal LE GUERN : Donc aujourd'hui, ces images n'existent plus ?

Joël PEDESSAC : On a une image qui date de 15 ans aujourd'hui, puisque que c'était en février 99, il n'y en a plus eu depuis 15 ans.

Pascal LE GUERN : Pendant longtemps, on n'a pas pu se garer dans certains parkings quand on roulait au GPL, est-ce que c'est toujours le cas aujourd'hui ? Est-ce qu'il y a toujours des restrictions ?

Joël PEDESSAC : Se garer dans un parking public, c'est aujourd'hui, bien sûr, autorisé. Il y a encore des panneaux qui interdisent à des véhicules GPL sans soupapes, personne ne comprend ce que cela veut dire. Tous les véhicules aujourd'hui GPL ont des soupapes de sécurité sur leur réservoir donc tous les parkings publics sont autorisés aux véhicules qui sont en circulation en 2014.



Pôle agences
agences@argus-presse.fr
Tél : 01 49 25 71 00
Fax : 01 49 25 71 72

Pôle entreprises
entreprises@argus-presse.fr
Tél : 01 49 25 72 00
Fax : 01 49 25 71 72

Pascal LE GUERN : Est-ce qu'on peut rouler durant les pics de pollution quand on roule au GPL, je le disais en introduction, c'est moins polluant, est-ce que c'est autorisé du coup ?

Joël PEDESSAC : Un véhicule GPL n'émet pas de particules, très peu d'oxydes d'azote, les pics de pollutions qu'on a connus à Paris sont des pics de pollution aux particules et bien sûr les véhicules GPL peuvent rouler, que ce soit une plaque paire ou une plaque impaire, c'est la loi qui autorise les véhicules GPL à rouler pendant les pics de pollution.

Pascal LE GUERN : Vous nous parlez du GPL, on parle beaucoup aujourd'hui également du véhicule électrique, il y a une place pour les deux sur le marché ?

Joël PEDESSAC : Aujourd'hui, il y a 30 millions de véhicules qui roulent à l'essence ou au diesel, il s'en vend 2 millions de véhicules neufs chaque année. Il s'est vendu jusqu'à 50 000 véhicules GPL en 2010. Il y a bien sûr une place pour des véhicules électriques, au gaz naturel ou au GPL. Tout l'enjeu aujourd'hui, c'est d'inciter les gens à rouler avec des carburants différents, des carburants qu'ils ont l'habitude d'utiliser, que soit le diesel ou d'essence.

Pascal LE GUERN : Merci pour ces renseignements Joël Pedessac. Je rappelle que vous êtes directeur général du Comité français du butane propane. Merci beaucoup.

FIN

Économie

Le GPL participe au projet de « nouveau modèle énergétique »

Présenté en Conseil des ministres le 18 juin, le projet de loi pour un « nouveau modèle énergétique pour la France » encourage une réduction d'un tiers de la part du nucléaire dans le mix énergétique.



Prévenir cette flambée des fûets (français) à l'énergie GPL (ou gaz butane) est propre compte pour 1,2% de la consommation totale d'énergie des français, et 0,7% des dépenses liées au logement. C'est le seul produit de consommation courante qui ne s'exporte pas.

Une énergie 0 gazpi

Le projet de loi prévoit de réduire de moitié ce le non-consumateur d'énergie dans d'un 20%, ce qui équivaut à une réduction de 90% la part du gazpi dans le mix de production d'énergie. Ce projet est l'élément d'un plan de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre qui vise à la production d'énergie propre dans les centrales nucléaires de France. Le projet de loi prévoit également de réduire de moitié la consommation de gaz à effet de serre par les particuliers et les entreprises.

de consommation, d'ici la fin de l'année - gazpi -

Une énergie combinée au nucléaire

Le projet de loi prévoit le renforcement du rôle du nucléaire dans le mix énergétique. Ce projet de loi prévoit également de réduire de moitié la consommation de gaz à effet de serre par les particuliers et les entreprises.

Un carburant vertueux

Le projet de loi prévoit également de réduire de moitié la consommation de gaz à effet de serre par les particuliers et les entreprises.

Une énergie respectueuse de l'environnement et compatible avec les objectifs de réduction de gaz à effet de serre. Le projet de loi prévoit également de réduire de moitié la consommation de gaz à effet de serre par les particuliers et les entreprises.



CFBP
5993660400509/GSD/OTO/2

Tous droits réservés à l'éditeur



LE GPL SOUTIENU PAR LES élus

Face aux enjeux de stationnement et de qualité de l'air, de nombreux élus font de la mobilité durable une priorité. En clair, en signant une charte d'engagement pour la mobilité durable du Club des véhicules écologiques (CVE), certains élus se sont engagés à la requalification paysagère de leur commune, à l'entrée des parkings publics, et à les remplacer par la signalétique « Bienvenue au GPL ». Un engagement qui figure parmi les 11 buts stratégiques majeurs de la charte du CVE. Une initiative plébiscitée par les élus, la mise en place du fameux disque vert qui offre à nos élus un statut non équivalent aux véhicules écologiques ou un tarif réduit pour le stationnement de véhicules à énergie alternative. Et il faut une fois de plus rappeler que la levée de l'interdiction du GPL a été décidée en 2006 ! Visiblement, cette levée d'interdiction n'est pas encore connue par tout le monde !
www.gpl.fr



De gauche à droite : sapeurs-pompier



suite au déclenchement du POI , le quasi chargement des camions est mis en sécurité par des sapeurs-pompier

déjà intervenir dans le cadre du POI.

• Hier 10 sapeurs pompiers de Castelsarrasin et Montauban sont intervenus sur le site avec le chef de commandement le lieutenant Basseto de Castelsarrasin et le chef de colonne le Capitaine Michel.

• Il s'agit d'appliquer provisoirement le Colonel Vergé reçoit sable du SDEP, le Logement, l'arrêt d'arrêt de service opération du SDEP et de ses lieux, et de voir les sapeurs pour le fonctionnement de cet exercice.

Déclencher les plans d'urgence à l'entraînement à partir d'un jugement d'urgence obtenu à l'exercice de ses responsabilités dans le cadre de la gestion d'une urgence.

Pour le site de Castelsarrasin, cet exercice permet de tester son plan d'opération interne (POI) et d'appliquer à l'entraînement l'entraînement de son personnel.

Pour la préfecture, il s'agit de tester la bonne mise en œuvre des mesures prévues par le plan particulier d'intervention (PPI) et la sécurité des zones sensibles.

BRITAGAZ Castelsarrasin fait partie des entreprises industrielles SEVESO 2 existant en Tarn-et-Garonne avec l'entreprise MC Ingénierie et Services et l'usine à Montauban.

Malgré ces mesures, pas de souci à se faire, la sécurité est bien présente sur le site BRITAGAZ.

J099

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES (Juin-Juil. 2014)..Page 1

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

2- ACTUALITÉS TECHNIQUES & REGLEMENTAIRESPage 8

- ▶ Nouvelle DESP - Directive relative aux Equipements Sous Pression
- ▶ « La transition énergétique pour la croissance verte »

3- EN BREFPage 11

- ▶ Publication d'un « Guide d'application technique de l'arrêté séisme du 4 octobre 2010 »
- ▶ Participation au mondial de l'automobile du 4 au 19 octobre

5- PRESSE..... Page 12

- ▶ Trop de signaux faibles pénalisent le GPL – interview J Pedessac - Bip – 22 juillet 2014

1 STATISTIQUES (Juin-Juillet 2014)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	JUIN-2014	JUIN-2013	JUILLET-2014	JUILLET-2013
Température moyenne	18°9	17°2	20°4	22°1
Nombre de jours ouvrés	20	20	24	23
Degrés-jours du mois	-	-	-	-
Coefficient de rigueur	0,841	1,061	0,841	1,061
Degrés-jours cumulés	1704,7	2150,6	1704,7	2150,6

(1) Source : CPDP – Comité professionnel du pétrole (Bulletin mensuel)
Méthode de correction climatique mise en place en octobre 2011 :

- période trentenaire 1981-2010 ;
- température-seuil uniforme depuis 1970 et pour toutes les énergies de 17 °C ;
- relevés de température effectués dans 22 stations météorologiques, soit une par région métropolitaine.
- 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 et de Juillet 2014

- > Total Ventes « vrac » juin 2014 vs juin 2013 : - 19,2 %
- > Total Ventes « vrac » juillet 2014 vs juillet 2013 : - 9,0 %
- > Total Ventes « conditionné » juin 2014 vs juin 2013 : + 3,5 %
- > Total Ventes « conditionné » juillet 2014 vs juillet 2013 : - 2,0 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » juin 2014 vs juin 2013 : - 3,6 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » juillet 2014 vs juillet 2013 : - 12,7 %

Comité Français du
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini
92807 PUTEAUX CEDEX
contact@cfbp.fr
www.cfbp.fr

N° SIRET : 784 855 033 00063



► VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP - Juin 2014

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	juin-2014	juin-2013	Variation	juin-2014	Juin-2013	Variation
BUTANE						
conditionné	20 276	19 535	+ 3,8 %	126 894	133 710	- 5,1 %
vrac	3 359	4 106	- 18,2 %	26 614	29 615	- 10,1 %
s/total Butane	23 635	23 641	- 0,0 %	153 508	163 325	- 6,0 %
PROPANE						
conditionné	10 473	9 933	+ 5,4 %	59 960	64 454	- 7,0 %
Condi/carburant	5 139	5 217	- 1,5 %	31 351	31 858	- 1,6 %
s/total conditionné	15 612	15 150	+ 3,0 %	91 311	96 312	- 5,2 %
Vrac carburant	2 514	2 567	- 2,1 %	15 116	15 526	- 2,6 %
Vrac 0/6 T	21 480	30 085	- 28,6 %	308 661	408 190	- 24,4 %
Vrac 6/12 T	5 534	6 502	- 14,9 %	61 075	75 184	- 18,8 %
Vrac 12/80 T	8 198	9 812	- 16,4 %	98 027	121 557	- 19,4 %
Vrac 0/80 T	35 212	46 399	- 24,1 %	467 763	604 931	- 22,7 %
Vrac > 80 T	13 271	13 849	- 4,2 %	111 110	129 601	- 14,3 %
Réseau canalisé	2 077	2 943	- 29,4 %	30 648	39 225	- 21,9 %
Sous-total vrac	53 074	65 758	- 19,3 %	624 637	789 283	- 20,9 %
Sous-total propane	68 686	80 908	- 15,1 %	715 948	885 595	- 19,2 %
GPLc / Stations	7 633	7 919	- 3,6 %	44 283	49 806	- 11,1 %
Total conditionné	35 888	34 685	+ 3,5 %	218 205	230 022	- 5,1 %
Total vrac	56 433	69 864	- 19,2 %	651 251	818 898	- 20,5 %
TOTAL	99 954	112 468	- 11,1 %	913 739	1 098 726	- 16,8 %
Dont carburant	15 286	15 703	- 2,7 %	90 750	97 190	- 6,6 %



► VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP - Juillet 2014

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	juillet-2014	juillet-2013	Variation	juillet-2014	Juillet-2013	Variation
BUTANE						
conditionné	23 406	23 581	- 0,7 %	150 300	157 291	- 4,4 %
vrac	3 487	4 166	- 16,3 %	30 101	33 781	- 10,9 %
s/total Butane	26 893	27 747	- 3,1 %	180 401	191 072	- 5,6 %
PROPANE						
conditionné	12 504	12 949	- 3,4 %	72 464	77 403	- 6,4 %
Condi/carburant	5 581	5 817	- 4,1 %	36 932	37 675	- 2,0 %
s/total conditionné	18 085	18 766	- 3,6 %	109 396	115 078	- 4,9 %
Vrac carburant	2 790	2 866	- 2,7 %	17 906	18 392	- 2,6 %
Vrac 0/6 T	19 715	24 808	- 20,5 %	328 376	432 998	- 24,2 %
Vrac 6/12 T	5 702	5 286	+ 7,9 %	66 777	80 470	- 17,0 %
Vrac 12/80 T	8 966	8 668	+ 3,4 %	106 993	130 225	- 17,8 %
Vrac 0/80 T	34 383	38 762	- 11,3 %	502 146	643 693	- 22,0 %
Vrac > 80 T	14 451	14 449	+ 0,0 %	125 561	144 050	- 12,8 %
Réseau canalisé	1 085	1 483	- 26,8 %	31 733	40 708	- 22,0 %
Sous-total vrac	52 709	57 560	- 8,4 %	677 346	846 843	- 20,0 %
Sous-total propane	70 794	76 326	- 7,2 %	786 742	961 921	- 18,2 %
GPLc / Stations	9 173	10 513	- 12,7 %	53 456	60 319	- 11,4 %
Total conditionné	41 491	42 347	- 2,0 %	259 696	272 369	- 4,7 %
Total vrac	56 196	61 726	- 9,0 %	707 447	880 624	- 19,7 %
TOTAL	106 860	114 586	- 6,7 %	1 020 599	1 213 312	- 15,9 %
Dont carburant	17 544	19 196	- 8,6 %	108 294	116 386	- 7,0 %



► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) Juin 2014

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Juin-2014	Juin-2013	variation	Juin-2014	Juin-2013	variation
Alsace	10	13	- 23%	29	39	- 26%
Aquitaine	24	23	+ 4%	141	134	+ 5%
Auvergne	11	20	- 45%	48	63	- 24%
Basse-Normandie	10	14	- 29%	67	90	- 26%
Bourgogne	11	12	- 8%	52	45	+ 16%
Bretagne	21	80	- 74%	163	245	- 33%
Centre	27	20	+ 35%	180	174	+ 3%
Champagne-Ardenne	3	1	+ 200%	29	24	+ 21%
Corse	3	4	- 25%	4	10	- 60%
Franche-Comté	20	7	+ 186%	84	66	+ 27%
Haute-Normandie	18	26	- 31%	91	74	+ 23%
Ile-de-France	10	29	- 66%	102	116	- 12%
Languedoc-Roussillon	20	9	+ 122%	94	87	+ 8%
Limousin	24	10	+ 140%	64	34	+ 88%
Lorraine	13	13	+ 0%	35	47	- 26%
Midi-Pyrénées	10	8	+ 25%	115	110	+ 5%
Nord-Pas-de-Calais	6	8	- 25%	34	57	- 40%
Pays de la Loire	68	25	+ 172%	282	135	+ 109%
Picardie	18	9	+ 100%	95	59	+ 61%
Poitou-Charentes	9	9	+ 0%	62	52	+ 19%
Provence-Alpes Côte d'Azur	45	17	+ 165%	131	149	- 12%
Rhône-Alpes	43	41	+ 5%	259	207	+ 25%
TOTAL	424	398	+ 7%	2 161	2 017	+ 7%



► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) Juillet 2014

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Juillet-2014	Juillet-2013	variation	Juillet-2014	Juillet-2013	variation
Alsace	3	7	- 57%	32	46	- 30%
Aquitaine	20	35	- 43%	161	169	- 5%
Auvergne	11	12	- 8%	59	75	- 21%
Basse-Normandie	9	23	- 61%	76	113	- 33%
Bourgogne	17	5	+ 240%	69	50	+ 38%
Bretagne	56	17	+ 229%	219	262	- 16%
Centre	24	37	- 35%	204	211	- 3%
Champagne-Ardenne	5	2	+ 150%	34	26	+ 31%
Corse	2	2	+ 0%	6	12	- 50%
Franche-Comté	20	10	+ 100%	104	76	+ 37%
Haute-Normandie	23	12	+ 92%	114	86	+ 33%
Ile-de-France	12	68	- 82%	114	184	- 38%
Languedoc-Roussillon	15	3	+ 400%	109	90	+ 21%
Limousin	16	6	+ 167%	80	40	+ 100%
Lorraine	13	9	+ 44%	48	56	- 14%
Midi-Pyrénées	15	21	- 29%	130	131	- 1%
Nord-Pas-de-Calais	7	7	+ 0%	41	64	- 36%
Pays de la Loire	52	18	+ 189%	334	153	+ 118%
Picardie	12	5	+ 140%	107	64	+ 67%
Poitou-Charentes	12	10	+ 20%	74	62	+ 19%
Provence-Alpes Côte d'Azur	14	37	- 62%	145	186	- 22%
Rhône-Alpes	80	53	+ 51%	339	260	+ 30%
TOTAL	438	399	+ 10%	2 599	2 416	+ 8%

► VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A) – juin 2014

Energies	Juin				Cumul à fin juin			
	2014	2013	variation	PDM	2014	2013	variation	PDM
Gazole	127 492	127 579	- 0,1 %	65,0 %	625 531	639 680	- 2,2%	65,2%
Essence	63 826	57 856	+ 10,3 %	32,5 %	306 152	262 374	+ 16,7%	31,9%
GPL	300	337	- 11,0%	0,2 %	1 057	1 354	- 21,9%	0,1%
Hybride	3 510	4 664	- 24,7 %	1,8 %	21 501	23 058	- 6,8%	2,2%
Electrique	1 050	903	+ 16,3 %	0,5 %	4 306	4 779	- 9,9%	0,4%
Superéthanol	31	5	+ 520,0 %	0,0 %	141	157	- 10,2%	0,0%
GNV	24	11	+ 118,2 %	0,0 %	57	72	- 20,8%	0,0%
Autres	0	0		0,0 %	7	2		0,0%
TOTAL	196 233	191 355	+ 2,5 %	100,0 %	958 752	931 476	+ 2,9%	100,0%

► VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A) – juillet 2014

Energies	juillet				Cumul à fin juillet			
	2014	2013	variation	PDM	2014	2013	variation	PDM
Gazole	93 540	98 636	- 5,2 %	65,1 %	719 071	738 318	- 2,6%	65,2%
Essence	46 032	46 279	- 0,5 %	32,0 %	352 184	308 653	+ 14,1%	31,9%
GPL	237	448	- 47,1%	0,2 %	1 294	1 802	- 28,2%	0,1%
Hybride	3 177	4 345	- 26,9 %	2,2 %	24 678	27 403	- 9,9%	2,2%
Electrique	743	492	+ 51,0 %	0,5 %	5 049	5 271	- 4,2%	0,5%
Superéthanol	13	11	+ 18,2 %	0,0 %	154	168	- 8,3%	0,0%
GNV	5	7	- 28,6 %	0,0 %	62	79	- 21,5%	0,0%
Autres	12	0		0,0 %	19	2		0,0%
TOTAL	143 759	150 218	- 4,3 %	100,0 %	1 102 511	1 081 696	+ 1,9%	100,0%

► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyennes juin 2014 (*)



juin-2014

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

► **CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr**

Nombre de visites et 5 premiers points d'entrée sur le site sur les 4 derniers mois

	Nombre de visites
Avril 2014	19 055
Mai 2014	19 679
Juin 2014	17 737
Juillet 2014	18 941

	Avril 2014	Mai 2014	Juin 2014	Juillet 2014
Accueil	27,6 %	28,6 %	27,1 %	26,2 %
Carte stations GPL/CFBP	12,1 %	10,9 %	12,2 %	14,8 %
Caractéristiques générales des GPL	8,9 %	7,8 %	8,4 %	6,6 %
Réseau des stations				4,6 %
Exemples d'installations	4,3 %	4,3 %	4,4 %	
Offre véhicules neufs GPL	4,2 %	5,1 %	4,0 %	
Conseils et informations				4,1 %



► Nouvelle DESP - Directive relative aux Equipements Sous Pression

La nouvelle Directive 2014/68/UE relative aux Equipements sous Pression, datée du 15/05/2014 et publiée au JO de l'Union européenne du 27/06/2014 abroge la précédente DESP 97/23/CE du 29/05/1997.

La révision de la DESP vise :

- à intégrer dans la Directive les éléments du Nouveau Cadre Législatif (New Legal Framework) qui définit, entre autres, les règles en matière d'accréditation, les exigences concernant l'organisation et la réalisation des activités de surveillance du marché mais aussi les responsabilités des différents opérateurs économiques : fabricants, importateurs, metteurs sur le marché, etc.

Pour mémoire, le Nouveau Cadre Législatif avait déjà été intégré dans la nouvelle Directive Equipements sous Pression Transportables (DESPT) 2010/35/UE qui a remplacé la Directive 99/36/CE.

- à aligner la DESP sur le règlement (CE) n° 1272/2008 dit règlement CLP (Classification, Labelling and Packaging). En effet, la DESP définit deux groupes de produits en fonction de leur dangerosité. Le groupe 1 comprend les « fluides dangereux » conformément au classement établi par la directive 67/548/CEE qui sera abrogée le 1er juin 2015. Il y avait donc lieu d'aligner les critères de classification des fluides appliqués dans la DESP sur les critères de classification prévus par le règlement (CE) n° 1272/2008 avant le 1er juin 2015.

Les modifications apportées par la nouvelle DESP n'ont que peu d'incidence pour les GPL.

On peut toutefois noter que la nouvelle version de la DESP inclut une nouvelle notion d'analyse de risque (en anglais : risk assessment et hazard analysis), qui remplace la notion d'analyses des phénomènes dangereux dans l'ancienne version et qui pourrait supposer la nécessité d'introduire des probabilités d'occurrence.

Directive 2014/68/UE du 15 mai 2014 relative à l'harmonisation des législations des Etats membres concernant la mise à disposition sur le marché des équipements sous pression.

JOUE L189 du 27 juin 2014

Cette Directive abroge la DESP 97/23/CE. (ci-dessous lien vers site de l'Ineris)

http://www.ineris.fr/aida/consultation_document/31319

o.barberis@cfbp.fr

► « La transition énergétique pour la croissance verte »

Ségolène Royal a présenté en Conseil des ministres du 30 juillet, le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte. Nous reprenons ci-dessous les différents points de cette présentation.

Calendrier d'examen du projet de loi :

Le projet de loi sera examiné à partir d'octobre par une « commission spéciale », qui comprendra à la fois des députés membres de la commission des affaires économiques et de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Cette commission sera présidée par François Brottes, président de la Commission des affaires économiques.



Cinq rapporteurs ont été désignés pour l'examen du projet de loi :

- La députée rapporteure pour les dispositions relatives aux objectifs du projet de loi sera Mme Erika Bareigts, membre PS de la Commission des affaires économiques.
- La députée rapporteure des titres relatifs aux bâtiments et à l'économie circulaire sera Mme Sabine Buis, membre de la Commission du développement durable.
- Le député rapporteur des dispositions sur les transports et sur le nucléaire sera M. Philippe Plisson, membre de la Commission du développement durable.
- Le député rapporteur des dispositions relatives à la gouvernance et à la planification sera M Denis Baupin, membre de la Commission du développement durable.
- La députée rapporteure des dispositions relatives aux énergies renouvelables et à l'hydroélectricité sera Mme Marie-Noëlle Battistel, membre de la Commission des affaires économiques.

Les principaux objectifs et actions visées par le projet de loi :

1. Améliorer notre confort et réduire nos factures grâce aux économies d'énergie

A. Dans le bâtiment

Massifier et accélérer les rénovations, c'est créer 70 000 emplois en 3 ans.

► **Elargir et simplifier le crédit d'impôt développement durable dès le mois de septembre** (loi de finances pour 2015) :

- accessible à tous, propriétaires occupants comme locataires, il permettra de se voir rembourser 30 % du montant des travaux de rénovation énergétique ;
- dès la première opération : isolation des murs, des combles, remplacement de la chaudière, des fenêtres...
- étendu à l'installation de compteurs individuels de chauffage et d'eau chaude sanitaire ;
- jusqu'à 8 000 € pour une personne seule et 16 000 € pour un couple ;
- en faisant appel à des professionnels qualifiés – RGE (Reconnu Garant de l'Environnement) – (décret n°2014-812 du 16 juillet 2014 paru au JO du 18 juillet 2014) ;

► **Relancer l'éco-prêt à taux zéro pour atteindre 100 000 prêts et générer 4 millions d'euros de travaux par an :**

- accessible à tous les propriétaires, qu'ils occupent leur logement ou qu'ils le mettent en location, il permet de bénéficier d'un prêt à taux zéro pouvant atteindre 30 000 € pour réaliser des travaux de rénovation énergétique ;
- en garantissant la qualité des travaux réalisés grâce à l'éco-conditionnalité des aides qui impose le label « RGE » (décret n°2014-812 du 16 juillet 2014 paru au JO du 18 juillet 2014) ;
- la loi de finances rectificative pour 2014 prévoit de décharger les banques de leur rôle de contrôle technique pour faciliter l'octroi des prêts.

► **Stimuler l'activité dans le bâtiment :**

- profiter des travaux de ravalement, d'extension et d'isolation de toiture des logements pour en améliorer l'efficacité énergétique et réduire la facture des ménages (art. 6 du projet de loi) ;
- voter les travaux à la majorité simple en copropriété (art. 6) ;
- limiter les freins à la rénovation dans les règlements d'urbanisme (art. 4).

► **Rendre exemplaires tous les bâtiments publics (art. 5)** grâce aux prêts aux collectivités de la Caisse des dépôts au taux de 1,75 % jusqu'à 5 millions d'euros sans apport initial, et remboursables sur 20 à 40 ans.

B. Dans les transports

Ouvrir à tous nos concitoyens l'accès à la mobilité écologique, pour améliorer leur santé et valoriser les constructeurs français.

► **Renouveler le parc de véhicules pour favoriser les modèles propres :**

- remplacer un véhicule de l'Etat sur 2 par un modèle propre, c'est-à-dire électrique, hybride rechargeable ou très faiblement émetteur de gaz à effet de serre et de polluants (art. 10 du projet de loi) ;
- créer, sous condition de ressources, une prime à la conversion d'un vieux véhicule diesel qui atteint 10 000 € lorsqu'elle s'ajoute au bonus écologique (art. 14) ;
- offrir le bonus écologique maximal pour la location longue durée de véhicules propres (texte signé le 1^{er} juillet 2014, non paru).

▶ Installer 7 millions de bornes de recharge partout sur le territoire national :

- les imposer dans les nouvelles constructions, dans les locaux d'activité et les centres commerciaux existants, dans les logements en cas de travaux (art. 11) ;
- élargir le crédit d'impôt développement durable à l'installation d'une borne à son domicile (loi de finances 2015) ;
- faciliter le déploiement des bornes dans l'espace public en exonérant l'opérateur de redevance (proposition de loi Massat du 22 juillet 2014 : Loi n° 2014-877 du 4 août 2014 facilitant le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur l'espace public publiée au JO du 6 août 2014).

2. Changer nos modes de production pour réduire notre impact environnemental

En mobilisant le nouveau fonds de 1,5 Md€ dédié à la transition énergétique et à la croissance verte.

A. Grâce à l'économie circulaire

▶ Concevoir des villes et territoires « zéro gaspillage zéro déchets » au travers d'un appel à projet national lancé le 30 juillet.

▶ Moderniser la gestion et la valorisation des déchets :

- améliorer la « productivité matière » en développant le traitement et le recyclage des déchets (art. 20 du projet de loi) ;
- valoriser les combustibles solides de récupération et les refus de tri (art. 20).

B. Grâce aux énergies renouvelables

▶ Multiplier les « territoires à énergie positive » au travers d'un appel à projets national permettant de sélectionner 200 initiatives d'ici la fin de l'année.

▶ Exploiter de manière durable nos ressources naturelles :

- favoriser la chaleur renouvelable (chaufferies biomasse, bois-énergie, géothermie) grâce à un soutien financier renforcé et à la priorité donnée au raccordement aux réseaux (art. 57) ;
- développer la méthanisation agricole au travers de l'appel à projets pour 1500 méthaniseurs ;
- moderniser le cadre réglementaire des concessions hydroélectriques (art. 28).

▶ Soutenir les filières industrielles des énergies renouvelables :

- faciliter l'intégration des énergies renouvelables au réseau électrique (Décret n° 2014-760 du 2 juillet 2014 modifiant le décret n° 2012-533 du 20 avril 2012 relatif aux schémas régionaux de raccordement au réseau des énergies renouvelables prévus par l'article L. 321-7 du code de l'énergie paru au JO du 4 juillet) ;
- relancer les appels d'offres (appel d'offres éolien en mer attribué le 7 mai, appel d'offres photovoltaïque à l'automne) ;
- adapter les tarifs pour favoriser les investissements (art. 23 de la loi, arrêté du 17 juin 2014 fixant les conditions d'achat de l'électricité produite par les installations utilisant l'énergie mécanique du vent implantées à terre paru au JO du 1^{er} juillet, textes sur la valorisation des boues d'épuration) ;
- adopter le plan de filière ENR dans le cadre de la Nouvelle France Industrielle (comité de pilotage du 9 juillet 2014).

3. Mobiliser les citoyens, les collectivités et les entreprises

L'Etat se donne les moyens de piloter sa politique énergétique et d'encadrer les stratégies des opérateurs, en concertation avec les entreprises et les élus (art. 48).

Les citoyens et les collectivités pourront participer au financement des projets d'énergie renouvelable.

Les régions et les intercommunalités deviennent les partenaires de l'Etat pour la mise en œuvre de la transition énergétique au niveau local (art. 56). Les Outre-Mer et la Corse seront, si elles le souhaitent, les laboratoires de l'excellence environnementale à énergie positive.

En savoir plus :



voir le site <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-La-transition-energetique-pour-la->

e.coquin@cfbp.fr



3 En Bref

► Publication d'un « Guide d'application technique de l'arrêté séisme du 4 octobre 2010 »



Ce guide du CFBP explicite l'application de l'arrêté séisme dite « à risque spécial » aux installations de GPL.

Réf. 532 – 24 pages – juillet 2014

h.francois@cfbp.fr

► Participation au mondial de l'automobile du 4 au 19 octobre



Le GPL sera présent au Mondial de l'Auto Pavillon 3, Stand 241, aux côtés de constructeurs automobiles, acteurs de nouvelles technologies et de l'innovation et représentants de carburants alternatifs.

Compte tenu des enjeux relatifs à la qualité de l'air, à la protection de la santé et de ce fait, à la nécessité d'évoluer vers des modes de transports plus propres, la participation du GPL mettra en avant la disponibilité, dès à présent, d'une solution de mobilité économique et plus respectueuse de l'environnement pour tous et pour répondre à ces objectifs.

Elle permettra à cet égard de sensibiliser institutionnels, grand public et médias sur cette solution.

DATES A RETENIR :

- Jeudi 2 octobre – 6h30 – 19h00 / Vendredi 3 octobre – 9h00 – 19h00 → **JOURNEES PRESSE**
- Jeudi 2 octobre – 20h00-minuit → **SOIREE VIP**
- Vendredi 3 octobre – 14h00 – 19h00 → **JOURNEE PROFESSIONNELLE**
- Vendredi 3 octobre – 19h00-minuit → **SOIREE RESEAUX**
- Du samedi 4 au dimanche 19 octobre – 10h00 – 20h00 → **OUVERTURE AU PUBLIC**
- Jeudis 9 & 16 octobre et vendredis 10 & 17 octobre – 10h00-22h00 → **NOCTURNES**



e.coquin@cfbp.fr





5 DANS LA PRESSE

> « Trop de signaux faibles pénalisent le GPL » (Interview de J. Pedessac)
Bip – 22 juillet 2014



JOËL PEBESSAC, DIRECTEUR-GÉNÉRAL DU COMITÉ FRANÇAIS DU BUTANE ET DU PROPANE (CFBP)

« Trop de signaux faibles pénalisent le GPL »

Dans le bouquet énergétique français, comme dans le mix transport, « il y a de la place pour tout le monde », a expliqué Joël Pebessac au BIP. Usages et origines des GPL, place du GPL carburant, CEE, projet de loi sur l'énergie, etc. Le directeur général du Comité Français du Butane et du Propane (CFBP) fait le tour des sujets qui occupent, et préoccupent, sa filière.

1 D'où vient le GPL consommé en France et que représente-t-il dans le mix énergétique français ?

Les GPL (gaz butane et propane) consommés en France proviennent d'au moins deux sources : du raffinage du pétrole d'une part, donc des raffineries (pour 30 à 40 %), le reste des champs de gaz naturel, importé principalement d'Algérie, de Norvège et, depuis qu'ils peuvent l'exporter, des États-Unis. Si la part du GPL dans le mix d'énergie primaire est de 1,2 % environ, ses usages sont essentiellement domestique et tertiaire (gaz en interne) pour la chauffage et la production d'eau chaude. Ils sont ainsi une alternative au gaz naturel et à l'électrique pour trois usages : cuisson, chauffage et eau chaude sanitaire. À ceux-là, il faut ajouter les usages agricoles, des petites industries et des artisans. Le GPL est donc une énergie principalement d'usage quotidien. Les GPL permettent surtout d'allier confort et besoins énergétiques n'importe où, y compris dans les régions isolées, puisqu'ils sont accessibles et disponibles partout.

2 Que pense le CFBP du projet de loi de programmation pour un nouveau modèle énergétique français ?

L'objectif de 30 % de baisse de la consommation des énergies fossiles nous impacte directement. Il faut bien voir que nous avons perdu la moitié de notre activité ces dix dernières années. Avec une baisse de 30 %, le volume d'activités se réduirait très fortement et impacterait significativement notre secteur. Je ne suis pas sûr que ce soit la volonté du législateur. Mais, étant assez proche du gaz naturel, nous entendons dire que nous sommes cette énergie fossile, mais la moins polluante de toutes avec le gaz naturel. Nous espérons que cela soit pris en considération compte tenu de nos caractéristiques.

3 Et concernant le dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE) ?

Avec le relèvement des objectifs de la 3^e période des CEE, cela devient quasiment insupportable sur les plans financier et administratif pour nos entreprises qui sont de grosses PME. C'est pourquoi nous avons demandé à sortir du dispositif. Ce qui ne veut pas dire qu'on veut se désengager de l'action d'innovation à la réduction de la consommation : comme pour tous les énergéticiens, celle-ci est désormais dans nos gènes. Mais nous voudrions faire ça de façon proactive, sans caractère obligatoire.

4 Et que pensez-vous des dispositions du projet de loi concernant le GPL carburant ?

Dans le titre 3 du projet de loi (sur les transports), le GPL n'est cité qu'une fois et cela concerne les véhicules de plus de 3,5 tonnes, or la carburant GPL n'existe pas pour ce type de véhicules. En revanche, il ne fait plus mention du GPL concernant les véhicules légers, alors que c'était le cas avant. Il s'agit donc clairement d'un recul : on nous met sur le secteur sur lequel nous ne sommes pas présents et on nous retire du secteur sur lequel nous sommes légitimes. Il nous semble pourtant important, pour réussir la transition, de promouvoir toutes les énergies alternatives afin de répondre à tous les besoins de mobilité : électrique, hybrides, mais aussi GPL, GNV, E85... Nous espérons que le gouvernement prendra en compte l'avis du CNTÉ sur le projet de loi et plus encore les conclusions du rapport de l'OPECST sur les mobilités sereines et durables, qui invitent tous deux à encourager la mixité énergétique et la diversité technologique.

■ Quelles sont les perspectives de développement de votre filière ?

Nous avons clairement des opportunités de développement en fourniture de base en complément des énergies renouvelables. Même si c'est compliqué de faire apparaître cette notion dans la loi, il faut qu'il soit accepté que le passage aux CMB, dont la plupart sont intermittentes, se fera avec les énergies fossiles, en particulier stockables, et qu'il s'agit d'un bon support pour fournir une énergie thermique.

S'agissant de la transition énergétique, c'est un enjeu qui nous concerne. Nous ne sommes pas en résistance par rapport à cette évolution, mais le passage va se faire progressivement et avec l'aide des énergies fossiles, dont le GPL. Il faut avoir bien conscience que le GPL est l'offre complémentaire du gaz naturel. Le gaz naturel est présent sur 25 % du territoire et nous couvrons les 75 % restants, soit 28 000 communes. Les GPL permettent de répondre aux besoins, quels qu'ils soient grâce à leur disponibilité sous forme de citernes aériennes ou enterrées dans le jardin, de bouteilles ou aux réseaux canalisés. J'ajouterais qu'il est important que les Français soient à égalité en termes du choix de leur énergie.

■ Quelle est la réalité actuelle du GPL carburant ?

C'est une réalité compliquée, la même que pour tous les carburants alternatifs. À ceci près que nous avons un réseau surdimensionné par rapport à nos ventes. Il y a aujourd'hui 250 000 véhicules roulant au GPL en France, pour 1 750 stations équipées GPL, qui sont en mesure d'approvisionner 1 million de véhicules. Il faut savoir que ce maillage a été financé par les distributeurs de GPL membres du CFBP pour un investissement total de 200 millions d'euros et que maintenir ces stations a un coût qui n'est pas couvert par les ventes actuelles.

■ Et pour l'avenir ?

Même si nous avons bien conscience de ne pas être une technologie de rupture, le GPL, grâce à ce maillage de stations de distribution (1 750 stations en France, 28 000 en Europe) et la facilité technologique (plein rapide, autonomie comparable à un véhicule essence) permet aux automobilistes de ne pas changer fondamentalement leurs habitudes de mobilité, tout en bénéficiant d'avantages environnementaux non négligeables. Un élargissement de la flotte des véhicules GPL permettrait d'éduquer les gens aux carburants alternatifs sans toutefois les brusquer.

■ Quelle est la place du GPLc parmi les autres carburants alternatifs ?

Nous pensons qu'il y a de la place pour tous les carburants alternatifs, seulement le gouvernement a choisi d'axer toute sa communication sur le véhicule électrique. On entend malheureusement : *- on a besoin du GPL, mais on se mobilise sur le véhicule électrique dans la technologie, plus complexe, à besoin d'un engagement fort du gouvernement -*. Illustration avec le décret sur la motorisation hybride qui fixe le montant du bonus-malus. La notion d'hybride est définie comme combinant un moteur électrique et un moteur essence ou diesel, point ! Alors qu'on pourrait très bien imaginer un hybride GPL/électrique, comme cela existe en Corée du Sud par exemple. Ces signaux faibles négatifs sont très pénalisants pour notre filière car ils sont entendus par les consommateurs, mais aussi par les constructeurs.

■ Justement, quelle est l'offre actuelle côté constructeurs ?

Côté constructeurs, le message est : « tant que nous n'avons pas de signaux clairs de l'État, nous ne verons pas sur ce marché ». Ce qui fait qu'il y a seulement une petite dizaine de modèles sur le marché français..

■ Quelle est la situation en dehors de nos frontières ?

On voit qu'ailleurs, cela marche : en Allemagne par exemple, où le GPL a bénéficié d'un engagement politique fort qui court depuis 2006 et est prévu jusqu'en 2018. En Italie, pour des raisons historiques et des choix politiques forts, là aussi le GPL a toute sa place dans le mix transports.

■ Quel est votre sentiment sur la fiscalité du gazole ?

Concernant la fiscalité du gazole, je comprends que ce soit compliqué, mais à un moment donné il faudra agir. Aujourd'hui, on peut dire clairement que la fiscalité sur les carburants qui soutient le gazole n'est pas favorable au GPL et au développement des carburants alternatifs en général. Tant que cette fiscalité sera en place, il sera quasiment impossible de développer les carburants alternatifs. Mais aujourd'hui, notre demande est très simple. Sur le système du bonus-malus, nous voudrions une aide de 300 à 400 euros pour les véhicules GPL. Cela ne coûtera pas cher et devrait susciter un intérêt pour cette motorisation.

Propos recueillis par **Timothée Bongrain**

SOMMAIRE

- 1- STATISTIQUES (Août 2014)..Page 1**
- ▶ Données climatiques
 - ▶ Chiffres-clés
 - ▶ Ventes de GPL en France
 - ▶ Installations neuves propane
 - ▶ Ventes de véhicules particuliers
 - ▶ Baromètre du GPL carburant
 - ▶ Connexions au site cfbp.fr
- 2- ACTUALITÉS TECHNIQUES & REGLEMENTAIRESPage 6**
- ▶ ICPE : modification des rubriques 1412 et 1414
- 3- EN BREFPage 8**
- ▶ Une nouvelle association pour promouvoir la complémentarité des énergies dans le bâtiment : « Coénove »
 - ▶ Nouvelles publications du CFBP
 - ▶ Participation au Mondial de l'automobile
- 4- AGENDA du CFBP.....Page 12**
- ▶ Gazelec 2014
 - ▶ Convention Efficience Energétique du bâtiment
 - ▶ Usine+
- 5- PRESSE..... Page 13**
- ▶ [Enerzine.com](http://enerzine.com) du 17 septembre 2014

1 STATISTIQUES (Août 2014)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	AOUT-2014	AOUT-2013
Température moyenne	18°5	20°2
Nombre de jours ouverts	20	21
Degrés-jours du mois	-	-
Coefficient de rigueur	0,841	1,061
Degrés-jours cumulés	1704,7	2150,6

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

Méthode de correction climatique mise en place en octobre 2011 :

- période trentenaire 1981-2010 ;
- température-seuil uniforme depuis 1970 et pour toutes les énergies de 17 °C ;
- relevés de température effectués dans 22 stations météorologiques, soit une par région métropolitaine.
- 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 Août 2014

- > Total Ventes « vrac » août 2014 vs août 2013 : + 5,9 %
- > Total Ventes « conditionné » août 2014 vs août 2013 : + 0,3 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » août 2014 vs août 2013 : - 14,1 %

**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 - Août 2014

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Août-2014	Août-2013	Variation	Août-2014	Août-2013	Variation
BUTANE						
conditionné	23 027	22 692	+ 1,5 %	173 327	179 983	- 3,7 %
vrac	3 095	3 296	- 6,1 %	33 196	37 077	- 10,5 %
s/total Butane	26 122	25 988	+ 0,5 %	206 523	217 060	- 4,9 %
PROPANE						
conditionné	11 651	11 674	- 0,2 %	84 115	89 077	- 5,6 %
Condi/carburant	3 776	3 958	- 4,6 %	40 708	41 633	- 2,2 %
s/total conditionné	15 427	15 632	- 1,3 %	124 823	130 710	- 4,5 %
Vrac carburant	1 702	1 934	- 12,0 %	19 608	20 326	- 3,5 %
Vrac 0/6 T	20 308	22 024	- 7,8 %	348 684	455 022	- 23,4 %
Vrac 6/12 T	6 027	4 977	+ 21,1 %	72 804	85 447	- 14,8 %
Vrac 12/80 T	11 073	7 907	+ 40,0 %	118 066	138 132	- 14,5 %
Vrac 0/80 T	37 408	34 908	+ 7,2 %	539 554	678 601	- 20,5 %
Vrac > 80 T	11 985	11 115	+ 7,8 %	137 546	155 165	- 11,4 %
Réseau canalisé	891	771	+ 15,6 %	32 624	41 479	- 21,3 %
Sous-total vrac	51 986	48 728	+ 6,7 %	729 332	895 571	- 18,6 %
Sous-total propane	67 413	64 360	+ 4,7 %	854 155	1 026 281	- 16,8 %
GPLc / Stations	8 375	9 745	- 14,1 %	61 831	70 064	- 11,8 %
Total conditionné	38 454	38 324	+ 0,3 %	298 150	310 693	- 4,0 %
Total vrac	55 081	52 024	+ 5,9 %	762 528	932 648	- 18,2 %
TOTAL	101 910	100 093	+ 1,8%	1 122 509	1 313 405	- 14,5 %
Dont carburant	13 853	15 637	- 11,4 %	122 147	132 023	- 7,5 %



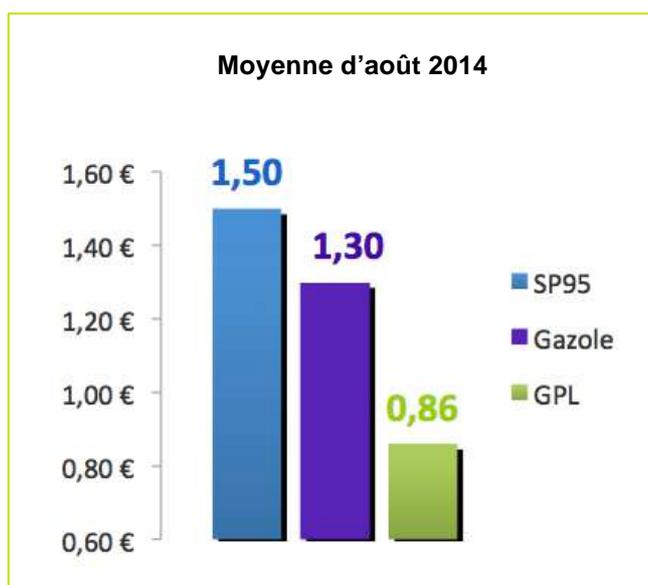
► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) Août 2014

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Août-2014	Août-2013	variation	Août-2014	Août-2013	variation
Alsace	1	2	- 50%	33	48	- 31%
Aquitaine	20	12	+ 67%	181	181	+ 0%
Auvergne	3	3	+ 0%	62	78	- 21%
Basse-Normandie	7	3	+ 133%	83	116	- 28%
Bourgogne	4	4	+ 0%	73	54	+ 35%
Bretagne	8	2	+ 300%	227	264	- 14%
Centre	12	15	- 20%	216	226	- 4%
Champagne-Ardenne	3	0		37	26	+ 42%
Corse	0	1	- 100%	6	13	- 54%
Franche-Comté	13	5	+ 160%	117	81	+ 44%
Haute-Normandie	0	9	- 100%	114	95	+ 20%
Ile-de-France	6	8	- 25%	120	192	- 38%
Languedoc-Roussillon	4	2	+ 100%	113	92	+ 23%
Limousin	3	3	+ 0%	83	43	+ 93%
Lorraine	7	11	- 36%	55	67	- 18%
Midi-Pyrénées	6	9	- 33%	136	140	- 3%
Nord-Pas-de-Calais	6	3	+ 100%	47	67	- 30%
Pays de la Loire	10	4	+ 150%	344	157	+ 119%
Picardie	5	5	+ 0%	112	69	+ 62%
Poitou-Charentes	6	7	- 14%	80	69	+ 16%
Provence-Alpes Côte d'Azur	7	25	- 72%	152	211	- 28%
Rhône-Alpes	28	9	+ 211%	367	269	+ 36%
TOTAL	159	142	+ 12%	2 758	2 558	+ 8%

► VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A) – août 2014

Energies	Août				Cumul à fin août			
	2014	2013	variation	PDM	2014	2013	variation	PDM
Gazole	51 466	57 680	- 10,8 %	61,5 %	770 537	795 996	- 3,2%	65,0%
Essence	28 968	25 439	+ 13,9 %	34,6 %	381 152	334 092	+ 14,1%	32,1%
GPL	231	214	+ 7,9%	0,3 %	1 525	2 016	- 24,4%	0,1%
Hybride	2 662	2 205	+ 20,7 %	3,2 %	27 340	29 610	- 7,7%	2,3%
Electrique	366	403	- 9,2 %	0,4 %	5 415	5 674	- 4,6%	0,5%
Superéthanol	22	10	+ 120,0 %	0,0 %	176	178	- 1,1%	0,0%
GNV	0	2	- 100,0 %	0,0 %	62	81	- 23,5%	0,0%
Autres	0	0		0,0 %	19	2		0,0%
TOTAL	83 715	85 953	- 2,6 %	100,0 %	1 186 226	1 167 649	+ 1,6%	100,0%

► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyennes août 2014 (*)



(*) Source : MEDDE

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

► **CONNEXIONS AU SITE cfbp.fr**

Nombre de visites et 5 premiers points d'entrée sur le site sur les 4 derniers mois

	Nombre de visites
Mai 2014	19 679
Juin 2014	17 737
Juillet 2014	18 941
Août 2014	17 939

	Mai 2014	Juin 2014	Juillet 2014	Août 2014
Accueil	28,6 %	27,1 %	26,2 %	25,6 %
Carte stations GPL/CFBP	10,9 %	12,2 %	14,8 %	17,5 %
Caractéristiques générales des GPL	7,8 %	8,4 %	6,6 %	6,1 %
Réseau des stations			4,6 %	5,3 %
Exemples d'installations	4,3 %	4,4 %		
Offre véhicules neufs GPL	5,1 %	4,0 %		4,4 %
Conseils et informations			4,1 %	



► Installations classées – Modifications des rubriques 1412 et 1414

Deux textes réglementaires publiés l'un en août, l'autre en septembre, ont modifié les rubriques 1412 et 1414.

■ Rubrique n° 1412 :

L'arrêté du 28 juillet 2014 publié au JO du 8 août modifie l'arrêté du 2 janvier 2008 relatif aux stockages contenant plus de 50 tonnes de gaz inflammables liquéfiés relevant du régime de l'autorisation au titre de la rubrique 1412. Les modifications portent :

- sur la procédure d'alerte en cas de détection de gaz ou de flamme (art. 5) : le texte instaure notamment un délai maximum de 30 minutes entre la détection de gaz ou de flamme et l'arrivée sur site d'une personne compétente ;
- sur la protection des réservoirs contre les agressions thermiques (art. 11) : l'implantation d'un système de détection de flamme qui active l'arrosage des réservoirs est introduite dans le nouveau texte.

Extrait de l'arrêté du 28 juillet 2014 :

A la fin de l'**article 5**, sont ajoutés dix alinéas ainsi rédigés :

« En dehors des heures d'exploitation, l'exploitant met en place une surveillance de l'installation, par gardiennage ou télésurveillance. En cas de détection de gaz ou de flamme telles que définies au I de l'article 7 et à l'article 12, le gardien ou la télésurveillance transmet l'alerte à une ou plusieurs personnes compétentes chargées d'effectuer les actions nécessaires pour mettre en sécurité les installations. Une procédure désigne préalablement la ou les personne(s) compétente(s) et définit les modalités d'appel de ces personnes. Cette procédure précise également les conditions d'appel des secours extérieurs au regard des informations disponibles.

L'exploitant définit par procédure les actions à réaliser par la ou les personne(s) compétente(s). Cette procédure prévoit la mise en œuvre des mesures rendues nécessaires par la situation constatée sur le site telles que :

- l'appel des secours extérieurs s'il n'a pas déjà été réalisé ;
- les opérations prévues au II de l'article 7, la mise en service des dispositifs d'arrosage lorsqu'ils existent et la fermeture des organes de sectionnement permettant de réduire la quantité de gaz rejetée, lorsque ces actions n'ont pas été déclenchées automatiquement ;
- l'information des secours extérieurs sur les opérations de mise en sécurité réalisées afin de permettre à ceux-ci de définir les modalités de leur engagement ;
- l'accueil des secours extérieurs.

Le délai d'arrivée sur site de la ou des personne(s) compétente(s) est de trente minutes maximum suivant la détection de gaz ou de flamme. Au regard de la sensibilité des enjeux potentiellement impactés autour du site tels que décrits dans l'étude de dangers, qui nécessiterait de disposer d'une ou plusieurs personne(s) compétente(s) dans un délai moindre pour mettre en œuvre les actions nécessaires de mise en sécurité des installations, le préfet peut réduire ce délai par arrêté préfectoral.

L'exploitant tient à disposition de l'inspection des installations classées les éléments justifiant des compétences des personnes susceptibles d'intervenir en cas d'alerte et du respect du délai maximal d'arrivée sur site.

L'exploitant tient à la disposition des services de secours extérieurs les informations relatives au mode de surveillance mis en place ainsi que tout élément issu de l'étude de dangers du site leur permettant de définir leur plan d'intervention.

Les dispositions de l'article 516 des règles (première partie) de l'arrêté du 9 novembre 1972 susvisé ne s'appliquent pas aux installations soumises aux prescriptions du présent arrêté. »

A la fin de l'**article 11**, sont ajoutés les trois alinéas suivants :

« Le préfet peut prescrire un système alternatif au système d'application d'eau prévu aux deuxième, troisième et cinquième alinéas du présent article, sous réserve que :

- le système mis en place soit composé d'un dispositif de protection du réservoir contre les agressions thermiques de type ignifuge, complété si nécessaire par un dispositif d'application d'eau de refroidissement ;
- l'exploitant justifie, dans son étude de dangers ou dans un complément à celle-ci, que le système installé présente une efficacité au moins égale à celle du dispositif d'application d'eau de refroidissement défini aux deuxième, troisième et cinquième alinéas du présent article, sur une durée de quatre heures. »

Arrêté du 28 juillet 2014 modifiant l'arrêté du 2 janvier 2008 relatif aux stockages contenant plus de 50 tonnes de gaz inflammables liquéfiés relevant du régime de l'autorisation au titre de la rubrique n° 1412 de la nomenclature des installations classées à l'exception des stockages réfrigérés ou cryogéniques. (JORF n°0182 du 8 août 2014)

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000029346944&dateTexte=&categorieLien=id>

.../...

■ Rubrique n° 1414 :

La nomenclature des Installations Classées a été modifiée par le décret n°2014-996 du 2 septembre 2014.

Ce décret impacte la rubrique n°1414. Les modifications portent sur :

- l'intitulé de la rubrique : précédemment « *Gaz inflammables liquéfiés (installation de remplissage ou de distribution de)* », l'intitulé devient « *Gaz inflammables liquéfiés (installation de remplissage ou de chargement ou de déchargement ou de distribution de)* » ;
- la sous-rubrique 1414-2 : sont insérées 2 sous-rubriques :
 - . 1414-2b visant les installations dont le nombre maximal d'opérations est supérieur ou égal à 20 par jour ou à 75 par semaine : celles-ci sont soumises à autorisation ;
 - . 1414-2c visant les installations dont le nombre maximal d'opérations est supérieur ou égal à 2 par jour : celles-ci sont soumises à déclaration avec contrôle périodique (DC) ;
- les installations de chargement/déchargement liées à un stockage souterrain sont désormais soumises à autorisation ;
- il est créé un libellé 1414-4 « Installations de chargement ou de déchargement de citerne à citerne » qui soumet à autorisation les opérations de transfert directement de camion-citerne gros porteur à camion-citerne petit porteur.

Voir ci-dessous le tableau extrait du décret n°2014-996 :

A-NOMENCLATURE DES INSTALLATIONS CLASSÉES			
Numéro	Désignation de la rubrique	A, D, E, S, C (1)	Rayon (2)
1414	Gaz inflammables liquéfiés (installation de remplissage ou de chargement ou de déchargement ou de distribution de)		
	1. Installations de remplissage de bouteilles ou conteneurs	A	1
	2. Installations desservant un stockage de gaz inflammable (stockage souterrain compris) :		
	a. Installations de chargement ou déchargement desservant un stockage de gaz inflammables soumis à autorisation	A	1
	b. Autres installations que celles visées au 2. a, lorsque le nombre maximal d'opérations de chargement et de déchargement est supérieur ou égal à 20 par jour ou supérieur ou égal à 75 par semaine	A	1
	c. Autres installations que celles visées aux 2. a et 2. b, lorsque le nombre maximal d'opérations de chargement et de déchargement est supérieur ou égal à 2 par jour	DC	
	3. Installations de remplissage de réservoirs alimentant des moteurs ou autres appareils d'utilisation comportant des organes de sécurité (jauges et soupapes)	DC	
	4. Installations de chargement ou de déchargement de citerne à citerne, les citernes étant définies par les réglementations relatives au transport de marchandises dangereuses par voie routière (ADR) ou par voie ferroviaire (RID)	A	1

(1) A : autorisation, E : enregistrement, D : déclaration, S : servitude d'utilité publique, C : soumis au contrôle périodique prévu par l'article L. 512-11 du code de l'environnement.

(2) Rayon d'affichage en kilomètres.

Décret n°2014-996 du 2 septembre 2014 modifiant la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement. (JORF n°0204 du 4 septembre 2014)

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000029419155&dateTexte=&categorieLien=id>

h.francois@cfbp.fr



3 En Bref

► Une nouvelle association pour promouvoir la complémentarité des énergies dans le bâtiment : « Coénove »



10 acteurs de la filière gaz se mobilisent au sein de l'association Coénove pour promouvoir la complémentarité des énergies dans le bâtiment

Mobilisés pour la réussite de la transition énergétique, des industriels, énergéticiens et professionnels du secteur du bâtiment se réunissent au sein de l'association Coénove et proposent une nouvelle vision basée sur la complémentarité des énergies et le rôle du gaz pour atteindre les objectifs fixés.

Paris, le 23 septembre 2014 – L'association **Coénove est née** de la volonté de 10 acteurs¹ de la filière gaz de s'engager activement dans la transition énergétique du bâtiment avec une approche nouvelle. Ils se sont rassemblés autour de deux convictions fortes : la place que le gaz pourra jouer dans la réussite de la transition énergétique et la nécessité, pour la France, d'adopter une nouvelle approche basée sur la complémentarité des énergies et leurs synergies potentielles, dans le sens de l'intérêt général. Les membres de l'association **Coénove** fondent leur ambition autour de quatre engagements majeurs :

Contribuer largement à la baisse des émissions de gaz à effet de serre :

L'énergie gaz qui représente seulement 17% du bilan énergétique français est l'énergie fossile la moins carbonée. Grâce au développement du biométhane et à la haute performance de ses innovations technologiques (chaudière hybride, micro-cogénération, gestion active...), l'énergie gaz contribue de plus en plus à réduire les émissions de GES dans le bâtiment.

Participer à l'excellence environnementale et réduire la facture énergétique du pays :

L'énergie gaz apporte un soutien massif au développement des ENR : au plus près des besoins grâce au couplage gaz/ENR mais aussi en amont en palliant l'intermittence des moyens de production d'électricité renouvelable. Par ailleurs, avec le développement de la filière biogaz et biométhane, elle a vocation à devenir une énergie locale et renouvelable qui s'inscrit parfaitement dans le sens de l'économie circulaire et participera à accroître l'indépendance énergétique de la France et au rééquilibrage de sa balance commerciale.

Assumer un rôle majeur pour la croissance verte, l'emploi et la cohésion sociale :

La filière gaz compte d'ores et déjà 165 000 emplois qualifiés non délocalisables et propose continuellement des innovations de hautes performances qui renforcent son dynamisme économique. Le développement de la filière biométhane, qui compte aujourd'hui 1 700 emplois directs, permettra la création de 16 000 postes permanents d'ici 2020. Présente sur 200 000 km de réseaux de distribution et grâce à la complémentarité entre gaz naturel et propane, l'énergie gaz, particulièrement compétitive, constitue une réponse adaptée à la précarité énergétique et à la cohésion sociale.

Renforcer la sécurité d'approvisionnement grâce à la complémentarité des énergies :

Avec l'un des mix d'approvisionnement les plus diversifiés d'Europe, la filière gaz offre un haut niveau de sécurité. De plus, elle dispose de stocks souterrains pouvant couvrir 25% des besoins nationaux. Grâce à sa complémentarité, elle permet de sécuriser le réseau électrique en période de pointe hivernale en réduisant le recours aux importations d'électricité fortement carbonée.

.../...



« Face aux enjeux et aux ambitions de la transition énergétique, il est crucial d'arrêter d'opposer les énergies entre elles ! » déclare Bernard Aulagne, Président de l'association **Coénove**. « La France a toutes les cartes en main pour réussir mais elle doit adopter une approche nouvelle. Les membres de l'association **Coénove** sont convaincus que la complémentarité des énergies est une condition essentielle pour atteindre les objectifs et que l'énergie gaz a un rôle clé pour y parvenir. Nous souhaitons partager ces convictions avec l'ensemble des parties prenantes car le succès de la France dépend de la mobilisation pleine et entière de toutes les filières pour proposer des solutions concrètes, simples à mettre en œuvre et immédiates. »

Dans cette optique, les membres de l'association **Coénove** souhaitent faire partager et contribuer au débat autour des propositions suivantes :

- Favoriser un mix énergétique pluriel et complémentaire pour atteindre les objectifs de la France et proposer des scénarios industriellement et économiquement crédibles pour la période 2015-2050.
- Elargir l'approche environnementale des énergies à l'ensemble du bâtiment, tout au long de son cycle de vie, pour s'orienter vers des choix judicieux dans l'intérêt général.
- Poursuivre la mise en place, dans les bâtiments neufs et la rénovation du parc existant, de réglementations énergétiques et environnementales ambitieuses, réalistes et incitatives aux économies d'énergie, couvrant l'ensemble des usages énergétiques et encourageant les solutions présentant le meilleur rapport performance environnementale/coût.
- Déployer les solutions d'efficacité énergétique active, basées sur la régulation et le pilotage des systèmes.
- Exploiter à pleine capacité les énergies renouvelables dont le biogaz et le biométhane, par l'équilibre entre approches centralisée et décentralisée et l'utilisation des infrastructures existantes en électricité et en gaz.
- Stimuler l'innovation technologique pour favoriser la création d'emplois en France et en Europe.

En tant que membre fondateur et partie prenante active, le CFBP a pris le secrétariat général de cette association.

À propos de l'association Coénove

L'association Coénove s'est constituée autour de 10 acteurs majeurs de la filière gaz – énergéticiens, industriels et professionnels- tous convaincus de la pertinence d'une approche nouvelle basée sur la complémentarité des énergies et la place que l'énergie gaz peut jouer dans la stratégie énergétique de la France. L'association a vocation à contribuer au débat grâce à des propositions concrètes et appuiera ses contributions sur des études et les contributions d'experts de tous horizons. Forte de 165 000 emplois locaux non délocalisables, la filière gaz représente un chiffre d'affaires de 65 milliards d'euros.

¹ L'association **Coénove** représente les organisations suivantes :



y.lintz@cfbp.fr



► Nouvelles publications du CFBP



« Guide d'application technique de l'arrêté séisme aux installations de Gaz de Pétrole Liquéfiés »

Ce guide explicite l'application de l'arrêté séisme dite « à risque spécial » aux installations de GPL.

Réf. 532 – 24 pages – juillet 2014



« Guide professionnel : Protection cathodique des réservoirs sous talus destinés au stockage de GPL »

L'objectif de ce Guide est de fournir aux adhérents du CFBP et à leurs interlocuteurs une bonne compréhension de la conception, de la mise en œuvre et du contrôle de la protection cathodique des réservoirs de stockage de GPL installés sous talus.

Réf. 533 – 56 pages – juillet 2014

Les deux guides sont en téléchargement sur www.cfbp.fr en accès réservé aux adhérents, ou en version imprimée sur demande au CFBP.

h.francois@cfbp.fr

► Participation au Mondial de l'automobile



A quelques jours du Mondial de l'Automobile et en plein examen du projet de Loi sur la Transition énergétique par l'Assemblée nationale, le CFBP sera présent pour rappeler que le GPL a un rôle incontournable à jouer pour une mobilité durable.

Le GPL sera présent au Mondial de l'Auto Pavillon 3, Stand 241, aux côtés de constructeurs automobiles, acteurs de nouvelles technologies et de l'innovation et représentants de carburants alternatifs.

Compte tenu des enjeux relatifs à la qualité de l'air, à la protection de la santé et, de ce fait, à la nécessité d'évoluer vers des modes de transports plus propres, la participation du GPL mettra en avant la disponibilité, dès à présent, d'une solution de mobilité économique et plus respectueuse de l'environnement. A cet égard, elle permettra de sensibiliser institutionnels, grand public et médias sur cette solution.

.../...



DATES-CLES

INFOS PRATIQUES

 Du 4 au 19/10/14
10H à 20H
Structures depuis lundi et
Weekend jusqu'à 22H.

 Paris Expo
Porte de Versailles
1 Place de la Porte de
Versailles, 75013 Paris

PROGRAMME

 **JOURNÉES PRESSES**
Jeudi 2 octobre et Vendredi 3 octobre
0900 - 1900

 **JOURNÉE PROFESSIONNELLE :**
Vendredi 3 octobre
1400 - 1900

 **SOIRÉE AVANT-PREMIÈRE :**
Jeudi 2 octobre
2000 - 2400

 **SOIRÉE RÉSEAUX :**
Vendredi 3 octobre
1800 - 2400

- Le CFBP recevra professionnels et partenaires à l'occasion des soirées « avant-première » et « réseaux » respectivement organisées les 2 & 3 octobre 2014.
- Le CFBP interviendra dans le cadre des « Rencontres internationales des voitures écologiques » organisés les 7 & 8 octobre. Une participation d'autant plus importante pour rappeler les atouts du GPL dans la transition vers une mobilité durable, en plein cœur de l'actualité politique sur la transition énergétique et la diversification dans le secteur des transports.



Mardi 7 Octobre :

10h30 > La Voiture Ecologique : Bilan et perspectives à travers le monde

14h30 > Projet De Loi Sur la transition énergétique : Quelle place pour les énergies alternatives ?



e.coquin@cfbp.fr



4 AGENDA DU CFBP

■ les 14, 15 et 16 octobre 2014 : Congrès GAZELEC – Paris - Cœur Défense

Lieu d'échanges et d'expertise entre fournisseurs, transporteurs, distributeurs, acheteurs, consultants et institutionnels, Gazelec propose 2 jours de sessions plénières sous forme de tables rondes afin de permettre des échanges instructifs et animés avec des intervenants et animateurs de premier plan. La 3ème journée sera exclusivement réservée aux acheteurs industriels et tertiaires afin de les aider dans la définition de leur stratégie d'achat.



Pour plus d'informations : <http://www.congresgazelec.com/>

■ le 21 octobre 2014 : 11^{ème} Convention « Efficience Énergétique du Bâtiment – Paris - Cité des Sciences et de l'Industrie

Partenaire exposant de l'événement, le CFBP y animera également un atelier où seront présentées les solutions apportées par les gaz butane et propane pour améliorer les performances énergétiques des constructions publiques et résidentielles et atteindre les niveaux HPE et BBC rénovation au travers d'études de cas.



Pour plus d'informations sur la Convention ou vous inscrire : <http://www.convention-eeb.fr>

■ les 13 et 14 novembre 2014 : Usine+ le Congrès de l'Efficacité énergétique industrielle – Paris - Les Salons de l'Aveyron

Relever le défi de l'efficacité énergétique et donc de la croissance impose aux industries de mettre en place de nouvelles façons d'agir, de concevoir et de penser. L'intelligence collective et le croisement des expertises sont plus que jamais à l'ordre du jour pour concevoir un paysage industriel français fort, performant et viable sur la scène internationale.

Au programme : 2 jours de réflexion, d'échanges et de rencontres pour accompagner les professionnels dans la conception de la stratégie énergétique de leurs usines et réinventer le profil énergétique des usines françaises de demain.



Pour plus d'informations sur l'événement : www.usineplus.com

Un tarif préférentiel est accordé aux adhérents du CFBP qui souhaite participer au Congrès.

Pour plus d'informations sur les utilisations industrielles de l'énergie GPL : [cliquer ici](#)

e.coquin@cfbp.fr





5 DANS LA PRESSE

> « **Des chercheurs produisent du propane renouvelable** »

Energine.com – 17 septembre 2014



Des chercheurs produisent du propane renouvelable

Le gaz de pétrole liquéfié, GPL est un mélange d'hydrocarbures légers, stocké à l'état liquide et issu du raffinage du pétrole pour 40 % et de traitement du gaz naturel pour 60 %. Les hydrocarbures constituant le GPL, sont essentiellement le propane et le butane.

Dans sa forme actuelle, le GPL est largement utilisé comme combustible et carburant dans de nombreuses applications, de chauffage, de cuisson ou encore dans les véhicules automobiles.

Une équipe de scientifiques de l'Imperial College de Londres et de l'Université de Turku en Finlande a utilisé la célèbre bactérie 'Escherichia coli' pour interrompre un processus biologique qui transforme les acides gras en membranes cellulaires.

Les chercheurs ont employé des enzymes spécifiques pour canaliser ces acides gras à travers une voie biologique différente, de sorte que les bactéries puissent produire du propane renouvelable à la place des membranes cellulaires.

"Bien que cette recherche n'en est encore qu'à un stade assez précoce, cette étude permet de dévoiler une méthode de production renouvelable d'un carburant qui n'était accessible auparavant qu'à partir de combustibles fossiles. Même si nous avons généré jusqu'à présent de petites quantités, ce carburant est prêt à l'emploi dans un moteur thermique. Cela ouvre des possibilités pour une production de carburants renouvelables qui pourrait compléter ou remplacer les carburants fossiles comme le diesel, l'essence, le gaz naturel et le kérosène" a déclaré le Docteur Patrik Jones, du Département des sciences de la vie de l'Imperial College de Londres.

Les scientifiques ont choisi de cibler le propane car - en tant que gaz - il peut s'échapper facilement de la cellule. Il exige peu d'énergie pour transformer son état naturel gazeux en un état liquide facilement transportable, stockable et utilisable.

"Les combustibles fossiles restent une ressource limitée alors que notre population continue de croître. Nous devons trouver de nouvelles façons de répondre à la demande croissante d'énergie. C'est un défi important de développer un processus renouvelable peu coûteux et économiquement viable. Des algues peuvent être utilisées pour fabriquer du biodiesel, mais ce n'est pas commercialement viable. La récolte et le traitement nécessite beaucoup d'énergie et de moyens financiers. Nous avons donc choisi le propane car il peut être séparé du processus naturel avec un minimum d'énergie. Il pourra être compatible avec les infrastructures existantes pour une facilité d'utilisation", a ajouté le Dr Jones. En utilisant l'E.coli comme organisme hôte, les scientifiques ont interrompu le processus biologique qui transforme les acides gras en membranes cellulaires.

En arrêtant ce processus à un stade précoce, l'acide butyrique (acide gras saturé à 4 atomes de carbone), un composé (d'une odeur très désagréable) qui est essentiel à la production du propane est préalablement éliminé.

Pour interrompre le processus, les chercheurs ont découvert une nouvelle variante d'une enzyme appelée 'thioesterase' qui cible spécifiquement les acides gras et les libèrent du processus naturel.

Ils ont ensuite utilisé une seconde enzyme bactérienne, appelée CAR, pour convertir l'acide butyrique en butyraldéhyde.

Enfin, il ont ajouté une enzyme récemment découverte - appelée aldéhyde-oxygénase déformylation (ADO), connue pour créer naturellement des hydrocarbures, et produire du propane.

Leur but ultime est d'intégrer ce système d'ingénierie dans des bactéries photosynthétiques, de façon à convertir un jour directement l'énergie solaire en carburant chimique.

** Nature "An engineered pathway for the biosynthesis of renewable propane" : [ici](#)

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES (Sept 2014)..Page 1

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

2- ACTUALITÉS TECHNIQUES & REGLEMENTAIRESPage 6

- ▶ [Projet de loi sur la transition énergétique](#)

3- EN BREFPage 7

- ▶ Participation du CFBP au Mondial de l'automobile
- ▶ 16 oct 2014 : Assises Nationales des Risques Technologiques à Douai

4- AGENDA du CFBP.....Page 9

- ▶ [Usine+](#)

5- PRESSE..... Page 10

- ▶ [Interview de J Pedessac - France Bleu Maine 21 octobre 2014](#)

1 STATISTIQUES (Septembre 2014)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	SEPT-2014	SEPT-2013
Température moyenne	18°4	17°4
Nombre de jours ouvrés	22	21
Degrés-jours du mois	-	-
Coefficient de rigueur	0,841	1,061
Degrés-jours cumulés	1704,7	2150,6

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

Méthode de correction climatique mise en place en octobre 2011 :

- période trentenaire 1981-2010 ;
- température-seuil uniforme depuis 1970 et pour toutes les énergies de 17 °C ;
- relevés de température effectués dans 22 stations météorologiques, soit une par région métropolitaine.
- - 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 2014

- > Total Ventes « vrac » septembre 2014 vs septembre 2013 : - 0,4 %
- > Total Ventes « conditionné » septembre 2014 vs septembre 2013 : + 3,2 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » septembre 2014 vs sept 2013 : - 2,3 %

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 - Septembre 2014

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Sept-2014	Sept-2013	Variation	Sept-2014	Sept-2013	Variation
BUTANE						
conditionné	23 169	22 579	+ 2,6 %	196 496	202562	- 3,0 %
vrac	3 577	3 917	- 8,7 %	36 773	40 994	- 10,3 %
s/total Butane	26 746	26 496	+ 0,9 %	233 269	243 556	- 4,2 %
PROPANE						
conditionné	10 420	9 957	+ 4,6 %	94 535	99 034	- 4,5 %
Condi/carburant	5 658	5 506	+ 2,8 %	46 366	47 139	- 1,6 %
s/total conditionné	16 078	15 463	+ 4,0 %	140 901	146 173	- 3,6 %
Vrac carburant	2 814	2 669	+ 5,4 %	22 422	22 995	- 2,5 %
Vrac 0/6 T	31 284	30 880	+ 1,3 %	379 968	485 902	- 21,8 %
Vrac 6/12 T	6 770	6 605	+ 2,5 %	79 574	92 052	- 13,6 %
Vrac 12/80 T	11 861	13 020	- 8,9 %	129 927	151 152	- 14,0 %
Vrac 0/80 T	49 915	50 505	- 1,2 %	589 469	729 106	- 19,2 %
Vrac > 80 T	17 508	17 194	+ 1,8 %	155 054	172 359	- 10,0 %
Réseau canalisé	1 529	1 339	+ 14,2 %	34 153	42 818	- 20,2 %
Sous-total vrac	71 766	71 707	+ 0,1 %	801 098	967 278	- 17,2 %
Sous-total propane	87 844	87 170	+ 0,8 %	941 999	1 113 451	- 15,4 %
GPLc / Stations	7 965	8 151	- 2,3 %	69 796	78 215	- 10,8 %
Total conditionné	39 247	38 042	+ 3,2 %	337 397	348 735	- 3,3 %
Total vrac	75 343	75 624	- 0,4 %	837 871	1 008 272	- 16,9 %
TOTAL	122 555	121 817	+ 0,6%	1 245 064	1 435 222	- 13,2 %
Dont carburant	16 437	16 326	+ 0,7 %	138 584	148 349	- 6,6 %



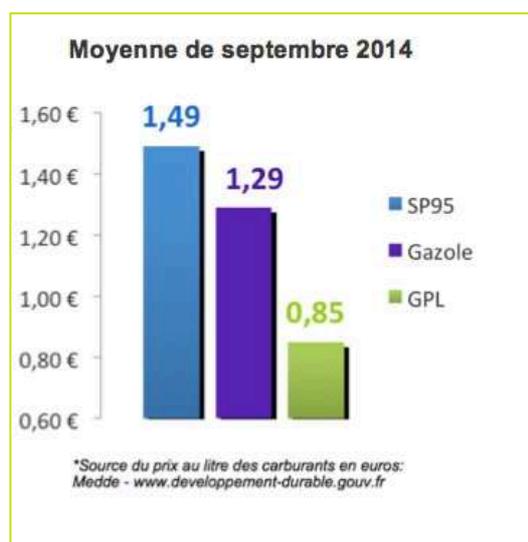
► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) Septembre 2014

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Sept-2014	Sept-2013	variation	Sept-2014	Sept-2013	variation
Alsace	7	10	- 30%	40	58	- 31%
Aquitaine	28	27	+ 4%	209	208	+ 0%
Auvergne	13	13	+ 0%	75	91	- 18%
Basse-Normandie	17	8	+ 113%	100	124	- 19%
Bourgogne	10	16	- 38%	83	70	+ 19%
Bretagne	47	47	+ 0%	274	311	- 12%
Centre	31	21	+ 48%	247	247	+ 0%
Champagne-Ardenne	10	8	+ 25%	47	34	+ 38%
Corse	0	0		6	13	- 54%
Franche-Comté	43	44	- 2%	160	125	+ 28%
Haute-Normandie	14	10	+ 40%	128	105	+ 22%
Ile-de-France	11	32	- 66%	131	224	- 42%
Languedoc-Roussillon	8	2	+ 300%	121	94	+ 29%
Limousin	13	5	+ 160%	96	48	+ 100%
Lorraine	12	8	+ 50%	67	75	- 11%
Midi-Pyrénées	14	26	- 46%	150	166	- 10%
Nord-Pas-de-Calais	12	21	- 43%	59	88	- 33%
Pays de la Loire	55	51	+ 8%	399	208	+ 92%
Picardie	21	20	+ 5%	133	89	+ 49%
Poitou-Charentes	14	14	+ 0%	94	83	+ 13%
Provence-Alpes Côte d'Azur	97	70	+ 39%	249	281	- 11%
Rhône-Alpes	83	51	+ 63%	450	320	+ 41%
TOTAL	560	504	+ 11%	3 318	3 062	+ 8%

► VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A) – septembre 2014

Energies	Septembre				Cumul à fin septembre			
	2014	2013	variation	PDM	2014	2013	variation	PDM
Gazole	92 931	93 739	- 0,9 %	61,5 %	863 468	889 737	- 3,0%	64,6%
Essence	52 914	43 769	+ 20,9 %	35,0 %	434 066	377 861	+ 14,9%	32,5%
GPL	169	145	+ 16,6%	0,1 %	1 694	2 160	- 21,6%	0,1%
Hybride	3 534	3 856	- 8,4 %	2,3 %	30 874	33 464	- 7,7%	2,3%
Electrique	1 514	644	+ 135,1 %	1,0 %	6 929	6 318	+ 9,7%	0,5%
Superéthanol	27	8	+ 237,5 %	0,0 %	203	186	+ 9,1%	0,0%
GNV	0	4	- 100,0 %	0,0 %	62	85	- 27,1%	0,0%
Autres	0	1	0,0 %	0,0 %	19	1		0,0%
TOTAL	151 089	142 166	+ 6,3 %	100,0 %	1 337 315	1 309 812	+ 2,1%	100,0%

► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyennes septembre 2014 (*)



(*) Source : MEDDE

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

Nombre de visites et 5 premiers points d'entrée sur le site sur les 4 derniers mois

	Nombre de visites
Juin 2014	17 737
Juillet 2014	18 941
Août 2014	17 939
Septembre 2014	20 870

	Juin 2014	Juillet 2014	Août 2014	Sept 2014
Accueil	27,1 %	26,2 %	25,6 %	25,9 %
Carte stations GPL/CFBP	12,2 %	14,8 %	17,5 %	11,7 %
Caractéristiques générales des GPL	8,4 %	6,6 %	6,1 %	7,4 %
Réseau des stations		4,6 %	5,3 %	
Exemples d'installations	4,4 %			4,0 %
Offre véhicules neufs GPL	4,0 %		4,4 %	3,5 %
Conseils et informations		4,1 %		

► **Projet de loi sur la transition énergétique**



L'Assemblée nationale a adopté le texte du projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance le 14 octobre 2015 à l'issue d'un examen en procédure accélérée, contestée.

Le texte est à présent transmis pour examen au Sénat.

La Commission des affaires économiques a été saisie au fond de l'ensemble des dispositions du projet de loi à l'exception de celles relatives aux compétences de la Commission du développement durable dont cette dernière sera saisie, par délégation.

Elle vient de nommer le sénateur Ladislas Poniatowski (UMP, Eure) rapporteur du projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte.

La Commission des affaires économiques examinera ainsi au fond :

- le titre Ier relatif aux objectifs de la politique énergétique ;
- le titre II relatif au bâtiment ;
- le titre V relatif aux énergies renouvelables, à l'exception des articles 27 bis A (encadrement des produits alimentant les méthaniseurs) et 27 bis (classement des cours d'eau) délégués au fond à la commission du développement durable ;
- le titre VI relatif à la sûreté nucléaire, à l'exception des articles 31 (information et transparence), 34 (gestion des déchets radioactifs), 34 bis et 34 ter (convention de Paris) délégués au fond à la commission du développement durable ;
- le titre VII relatif à la simplification des procédures, à la régulation des marchés et des réseaux et portant habilitations et dispositions diverses, à l'exception du chapitre Ier relatif à la simplification des procédures, délégué au fond à la commission du développement durable ;
- le titre VIII relatif aux outils de la gouvernance nationale, au pilotage de la production d'électricité, à la transition énergétique dans les territoires et à l'outre-mer, à l'exception des dispositions relatives au pilotage de la transition énergétique par les collectivités territoriales (articles 56 à 57) et de dispositions diverses relatives à l'outre-mer (articles 63 à 63 bis et 63 quater), déléguées au fond à la commission du développement durable.

La Commission du développement durable examinera pour sa part :

- l'ensemble des dispositions relatives aux transports et au développement de toutes les formes de mobilité propre, dans le prolongement des réflexions déjà menées au sein de la commission, notamment sur le **développement des véhicules hybrides et électriques**, ou sur la fiscalité des carburants ;
- les mesures relatives à la qualité de l'air, dans la perspective, notamment, de la Conférence sur le climat "Paris 2015", lors de laquelle la France devra se montrer exemplaire et ambitieuse ;
- le volet "économie circulaire" du projet de loi, maillon essentiel de la transition écologique, qui doit permettre de changer de modèle de développement et de repenser la préservation de nos ressources ;
- les dispositions relatives à la **gestion du risque nucléaire**, tant du point de vue du traitement des déchets que de la prévention des accidents ;
- les mesures en faveur des **énergies renouvelables et des territoires à énergie positive**.

Le texte élaboré par la Commission devrait être discuté en séance publique en février prochain.

e.coquin@cfbp.fr



3 En Bref

► 4 – 19 octobre : Participation du CFBP au Mondial de l'automobile



Le Mondial de l'Automobile s'est tenu au moment où se déroulait l'examen du projet de Loi sur la Transition énergétique par l'Assemblée nationale. L'occasion pour le CFBP de rappeler le rôle du GPL en faveur d'une mobilité durable.

Présent aux côtés de constructeurs automobiles, acteurs de nouvelles technologies et de l'innovation et représentants de carburants alternatifs, le CFBP a accueilli près de 3 000 visiteurs sur le stand, tant des utilisateurs de GPL, des professionnels que des visiteurs qui ne connaissaient pas ou mal les caractéristiques du carburant et étaient curieux d'échanger pour en savoir plus.

La plupart des interrogations des visiteurs portaient sur les atouts du GPL et le fonctionnement du véhicule. Compte tenu des idées reçues sur le GPL, des enjeux relatifs à la qualité de l'air, à la protection de la santé et de ce fait, à la nécessité d'évoluer vers des modes de transports plus propres, la participation du GPL permet de contribuer à mieux faire connaître l'intérêt de cette énergie pour répondre à ces objectifs en tenant compte des impératifs de mobilité.



Outre le grand public, la participation au Mondial a permis d'échanger avec les médias et les institutionnels. L'édition 2014 des Rencontres Internationales des Véhicules Ecologiques a réuni plus de 200 acteurs des secteurs publics et privés intéressés pour faire évoluer le secteur des transports vers un mix plus diversifié grâce aux énergies alternatives.

Le CFBP s'est exprimé à cette occasion au cours de trois tables rondes sur les thèmes des énergies alternatives dans le monde, sur le projet de loi relatif à la transition énergétique actuellement en examen et sur le marché de l'occasion des véhicules à énergie alternative.



Le stand GPL au Mondial 2014

e.coquin@cfbp.fr



► 16 octobre 2014 : Assises Nationales des Risques Technologiques à Douai



Deux points importants sont ressortis des Assises Nationales des Risques Technologiques de Douai tenues le 16 octobre.

Le MEDDE annonce :

- qu'un **accompagnement des riverains pour la réalisation des travaux prescrits sera mis en place systématiquement** sur tous les PPRT (« généralisation des PARI »), principalement via un partenariat avec l'ANAH. Le financement de cet accompagnement semble assuré par l'Etat (ANAH+DGPR) même si cela n'est pas encore très explicite.

- qu'une modification législative est en préparation afin de proposer un **traitement des activités économiques différencié de celui des habitations**. La priorité sera donnée à des solutions « pertinentes » et « plus flexibles » compte tenu de la nature de ces activités : mesures organisationnelles / exercices / formations ... Si ces solutions s'avèrent insuffisantes, des travaux complémentaires pourront être prescrits, avec un financement tripartite (on ne sait pas encore sur quelles zones ce financement est susceptible d'être mis en place). Ces mesures pourraient conduire à ne plus envisager l'expropriation/délaissement de nombreuses activités et devraient réduire les prescriptions constructives imposées aux entreprises riveraines.

Les conditions exactes de déclinaison de ces principes sont encore à définir, mais le Ministère annonce qu'elles s'appliqueront aussi rétroactivement aux PPRT approuvés.

Plus d'infos : <http://www.assises-risques.com/>

h.francois@cfbp.fr



4 AGENDA DU CFBP

■ les 13 et 14 novembre 2014 : Usine+ le Congrès de l'Efficacité énergétique industrielle – Paris - Les Salons de l'Aveyron

Relever le défi de l'efficacité énergétique et donc de la croissance impose aux industries de mettre en place de nouvelles façons d'agir, de concevoir et de penser. L'intelligence collective et le croisement des expertises sont plus que jamais à l'ordre du jour pour concevoir un paysage industriel français fort, performant et viable sur la scène internationale.

Au programme : 2 jours de réflexion, d'échanges et de rencontres pour accompagner les professionnels dans la conception de la stratégie énergétique de leurs usines et réinventer le profil énergétique des usines françaises de demain.



Le CFBP est partenaire de l'édition 2014 de **Usine Plus** <http://www.congres-sef.com>, le rendez-vous annuel de l'efficacité énergétique industrielle

13 & 14 NOVEMBRE 2014
Les Salons de l'Aveyron - Paris

Pour plus d'informations sur l'événement : www.usineplus.com

Des invitations sont offertes aux adhérents du CFBP qui souhaitent participer au Congrès.

e.coquin@cfbp.fr





5 DANS LA PRESSE

> France Bleu Maine – 21 octobre 2014-10-31
Interview Joël Pedessac Directeur général du CFBP





Pôle agences
agences@argus-presse.fr
Tél : 01 49 25 71 00
Fax : 01 49 25 71 72

Pôle entreprises
entreprises@argus-presse.fr
Tél : 01 49 25 72 00
Fax : 01 49 25 71 72

Script

ALERTE N°	140211232	HEURE	08:42:03
DATE	21/10/2014	DUREE	00:03:13
SUPPORT	France Bleu Maine		
EMISSION	France Bleu Maine réveille la Sarthe		
PRESENTATEUR	Bruno VANDESTICK		

Bruno VANDESTICK, Présentateur : Moteur et un sujet carburant ce matin : qu'est-il du GPL en France ? La question mérite vraiment d'être posée. Face à l'essence et ses multiples déclinaisons, face au gasoil et là où s'annonce, c'est de sa fiscalité, face bien entendu à l'électricité, qui peine à monter en puissance. Le GPL, comment se positionne-t-il tant qu'il paraît faire figure de parent pauvre dans les stations-service du pays ? Le GPL dans tout ça, l'analyse de Joël Pedessac, directeur général du Comité français du butane et du propane.

Joël PEDESSAC, Directeur général du Comité Français du Butane et du Propane : Le GPL, dans tout ça, le GPL, c'est un carburant comme tous les autres, comme le gazole, comme l'essence, c'est une énergie aussi comme l'électricité. Le GPL peut être installé sur un véhicule hybride, c'est-à-dire un véhicule hybride, c'est un véhicule thermique et électrique, la partie thermique du véhicule hybride pourrait être au GPL. Donc le GPL, c'est un carburant qu'on connaît en général que tous les Français ont en énormément entendu parler, ils savent que c'est un carburant propre, qui est plutôt économique, un litre de GPL, c'est 85 centimes, on peut faire 400 kilomètres dans un véhicule ou une Sandero GPL pour à peu près 30 euros. Ce qu'ils savent un petit peu moins, c'est qu'il y a un réseau de distribution qui existe, on peut parcourir Lille-Nice 100 % GPL sans avoir de difficultés d'approvisionnement et c'est ce qui nous différencie peut-être des solutions alternatives comme l'électrique aujourd'hui où il y a difficulté à avoir des bornes, il y a la panne d'autonomie.

Intervenant : Pourquoi est-ce que la France n'est pas plus GPListe que cela à votre avis ?

Joël PEDESSAC : Parce que la France est diéséliste. Il y a encore récemment, 80 % des véhicules vendus neuf étaient des véhicules diesel et donc cette France diéséliste a du mal à changer ses habitudes. Alors les signaux d'augmentation de la taxe sur le diesel, c'est peut-être une opportunité pour le GPL, ce n'est pas forcément facile à vendre pour les pouvoirs publics mais pour nous, c'est une opportunité parce que ça dit le diesel sera peut-être un peu moins intéressant demain.

Bruno VANDESTICK : Rouler au GPL vous intéresse peut-on adapter toutes les voitures ? En quelques mots, GPL mode d'emploi avec Joël Pedessac.

Joël PEDESSAC : Si vous avez un véhicule que vous voulez GPLiser, il faut qu'il soit essence et seulement un véhicule GPL peut-être équipé, ce qu'on appelle la « seconde monte » par un installateur, un professionnel, qui va vous mettre un deuxième réservoir et qui va vous permettre de rouler GPL. Sinon, vous aussi, vous pouvez acheter neuf, un véhicule GPL, ça coûte moins cher qu'un véhicule



Pôle agences
agences@argus-presse.fr
Tél : 01 49 25 71 00
Fax : 01 49 25 71 72

Pôle entreprises
entreprises@argus-presse.fr
Tél : 01 49 25 72 00
Fax : 01 49 25 71 72

diesel et soit le même prix que le véhicule essence soit un tout petit peu plus cher : une Dacia Sandero, enfin, pour ne pas faire sa publicité, elle coûte 10 600 euros et c'est le même prix que les véhicules essence.

Bruno VANDESTICK : L'argument tarifaire est évidemment l'un des premiers atouts du GPL. Mais comment ? On regard les autres carburants, sa fiscalité est-elle susceptible d'évoluer ? Les prédictions de Joël Pedessac.

Joël PEDESSAC : Sur le GPL, aujourd'hui, il y a une taxe de 6 centimes, sur le gazole, il y a 46 centimes, ce n'est pas deux centimes sur le gazole au 1er janvier 2015, c'est 4 centimes plus la TVA, ça fait 5 centimes. Donc ça veut dire que la fiscalité du GPL va peut-être un petit peu progresser mais beaucoup moins que les carburants conventionnels.

Bruno VANDESTICK : Joël Pedessac, directeur général du Comité français du butane et du propane. Notez qu'en France, le GPL représente un parc roulant de 260 000 véhicules. Leurs utilisateurs peuvent faire le plein dans 1 750 stations-service réparties sur l'ensemble du pays.

FIN

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES (Oct 2014)..Page 1-4

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

2- ACTUALITÉS TECHNIQUES & REGLEMENTAIRESPage 5-6

- ▶ [Projet de loi relatif à la simplification de la vie des entreprises](#)
- ▶ [Le GPL officiellement reconnu comme carburant alternatif par l'Union européenne](#)

3- EN BREFPage 7

- ▶ [Débat sur le développement des énergies renouvelables : une complémentarité indispensable avec l'énergie gaz pour atteindre les objectifs de la transition énergétique](#)

4- AGENDAPage 8

- ▶ [15èmes Rencontres parlementaires de l'énergie](#)

5- PRESSE..... Page 9-14

- ▶ [Les panneaux interdisant l'accès aux véhicules GPL non munis de soupape dans les parcs de stationnement publics peuvent être retirés - Le Fil juridique - 27 oct 2014](#)
- ▶ [Script de l'émission « Petit Matin » RTL le 5 nov. 2014](#)
- ▶ [Totalgaz affine ses tournées de livraison - Logistiques magazine - nov 2014](#)

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



1 STATISTIQUES (Octobre 2014)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	OCT-2014	OCT-2013
Température moyenne	15°4	14°9
Nombre de jours ouverts	23	23
Degrés-jours du mois	69,5	82,7
Coefficient de rigueur	0,531	0,632
Degrés-jours cumulés	1068,8	1532,0

(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 Octobre 2014

- > Total Ventes « vrac » octobre 2014 vs octobre 2013 : + 3,0 %
- > Total Ventes « conditionné » octobre 2014 vs octobre 2013 : - 6,2 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » oct. 2014 vs oct. 2013 : - 11,5 %

► VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP - Octobre 2014

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Oct-2014	Oct-2013	Variation	Oct-2014	Oct-2013	Variation
BUTANE						
conditionné	23 230	24 715	- 6,0 %	219 726	227 277	- 3,3 %
vrac	7 544	7 464	+ 1,1 %	44 317	48 458	- 8,5 %
s/total Butane	30 774	32 179	- 4,4 %	264 043	275 735	- 4,2 %
PROPANE						
conditionné	9 604	10 299	- 6,7 %	104 139	109 333	- 4,8 %
Condi/carburant	5 878	6 248	- 5,9 %	52 244	53 387	- 2,1 %
s/total conditionné	15 482	16 547	- 6,4 %	156 383	162 720	- 3,9 %
Vrac carburant	2 888	2 928	- 1,4 %	25 310	25 923	- 2,4 %
Vrac 0/6 T	38 966	46 197	- 15,7 %	418 934	532 099	- 21,3 %
Vrac 6/12 T	9 531	9 743	- 2,2 %	89 105	101 795	- 12,5 %
Vrac 12/80 T	24 847	22 631	+ 9,8 %	154 774	173 783	- 10,9 %
Vrac 0/80 T	73 344	78 571	- 6,7 %	662 813	807 677	- 17,9 %
Vrac > 80 T	43 937	34 867	+ 26,0 %	198 991	207 226	- 4,0 %
Réseau canalisé	2 767	2 872	- 3,7 %	36 920	45 690	- 19,2 %
Sous-total vrac	122 936	119 238	+ 3,1 %	924 034	1 086 516	- 15,0 %
Sous-total propane	138 418	135 785	+ 1,9 %	1 080 417	1 249 236	- 13,5 %
GPLc / Stations	7 553	8 534	- 11,5 %	77 349	86 749	- 10,8 %
Total conditionné	38 712	41 262	- 6,2 %	376 109	389 997	- 3,6 %
Total vrac	130 480	126 702	+ 3,0 %	968 351	1 134 974	- 14,7 %
TOTAL	176 745	176 498	+ 0,1 %	1 421 809	1 611 720	- 11,8 %
Dont carburant	16 319	17 710	- 7,9 %	154 903	166 059	- 6,7 %



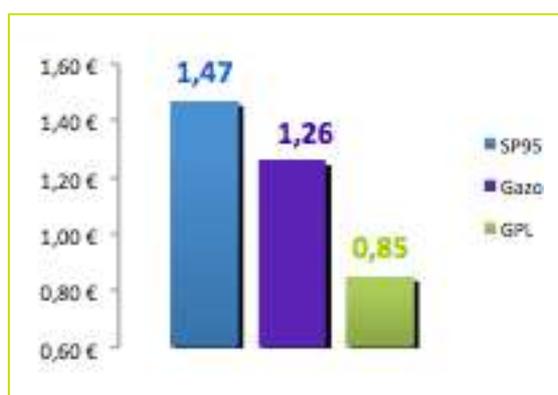
► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) Septembre 2014

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Oct-2014	Oct-2013	variation	Oct-2014	Oct-2013	variation
Alsace	15	12	+ 25%	55	70	- 21%
Aquitaine	40	37	+ 8%	249	245	+ 2%
Auvergne	18	12	+ 50%	93	103	- 10%
Basse-Normandie	25	21	+ 19%	125	145	- 14%
Bourgogne	19	13	+ 46%	102	83	+ 23%
Bretagne	37	58	- 36%	311	369	- 16%
Centre	68	36	+ 89%	315	283	+ 11%
Champagne-Ardenne	10	29	- 66%	57	63	- 10%
Corse	0	1		6	14	- 57%
Franche-Comté	18	15	+ 20%	178	140	+ 27%
Haute-Normandie	23	35	- 34%	151	140	+ 8%
Ile-de-France	13	25	- 48%	144	249	- 42%
Languedoc-Roussillon	21	18	+ 17%	142	112	+ 27%
Limousin	13	6	+ 117%	109	54	+ 102%
Lorraine	14	12	+ 17%	81	87	- 7%
Midi-Pyrénées	91	18	+ 406%	241	184	+ 31%
Nord-Pas-de-Calais	9	18	- 50%	68	106	- 36%
Pays de la Loire	85	30	+ 183%	484	238	+ 103%
Picardie	31	14	+ 121%	164	103	+ 59%
Poitou-Charentes	6	17	- 65%	100	100	+ 0%
Provence-Alpes Côte d'Azur	11	30	- 63%	260	311	- 16%
Rhône-Alpes	113	31	+ 265%	563	351	+ 60%
TOTAL	680	488	+ 39%	3998	3550	+ 13%

► **VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A) – octobre 2014**

Energies	Octobre				Cumul à fin octobre			
	2014	2013	variation	PDM	2014	2013	variation	PDM
Gazole	99 767	108 723	- 8,2 %	62,3 %	963 235	998 460	- 3,5%	64,3%
Essence	55 255	51 559	+ 7,2 %	34,5 %	489 321	429 420	+ 13,9%	32,7%
GPL	182	288	- 36,8%	0,1 %	1 876	2 448	- 23,4%	0,1%
Hybride	3 843	4 841	- 20,6 %	2,4 %	34 717	38 305	- 9,4%	2,3%
Electrique	1 077	1 058	+ 1,8 %	0,7 %	8 006	7 376	+ 8,5%	0,5%
Superéthanol	18	13	+ 38,5 %	0,0 %	221	199	+ 11,1%	0,0%
GNV	7	12	- 41,7 %	0,0 %	69	97	- 28,9%	0,0%
Autres	0	1	0,0 %	0,0 %	19	2		0,0%
TOTAL	160 149	166 495	- 3,8 %	100,0 %	1 497 464	1 476 307	+ 1,4%	100,0%

► **BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyennes octobre 2014 (*)**



(*) Source : MEDDE

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

► **CONNECTIONS AU SITE cfbp.fr**

Nombre de visites et 5 premiers points d'entrée sur le site sur les 4 derniers mois

	Nombre de visites
Juillet 2014	18 941
Août 2014	17 939
Septembre 2014	20 870
Octobre 2014	24 584

	Juillet 2014	Août 2014	Sept 2014	Oct 2014
Accueil	26,2 %	25,6 %	25,9 %	25,0 %
Carte stations GPL/CFBP	14,8 %	17,5 %	11,7 %	10,9 %
Caractéristiques générales des GPL	6,6 %	6,1 %	7,4 %	6,6 %
Réseau des stations	4,6 %	5,3 %		
Atouts du GPL carburant				4,2 %
Exemples d'installations			4,0 %	
Offre véhicules neufs GPL		4,4 %	3,5 %	4,1 %
Conseils et informations	4,1 %			



► **Projet de loi relatif à la simplification de la vie des entreprises**

Le projet de loi relatif à la simplification de la vie des entreprises a été adopté en première lecture avec modifications par le Sénat le 5 novembre 2014 et vient d'être examiné en Commission Mixte Paritaire présidée par Philippe Bas (UMP, Sénateur de la Manche).

Présenté en Conseil des ministres le 25 juin 2014 par M. Arnaud Montebourg, alors ministre de l'économie, du redressement productif et du numérique, il avait été adopté en première lecture par l'Assemblée nationale le 22 juillet 2014, après engagement de la procédure accélérée le 1er juillet 2014.

Ce texte entre dans le cadre des initiatives lancées au titre du « choc de simplification ».

A noter en particulier que dans la rédaction initiale du texte, un article avait été introduit pour simplifier le dispositif des Certificats d'Economies d'Energies pour la filière fioul.

Il avait été proposé de :

- transférer l'obligation de la filière fioul domestique, portée aujourd'hui par les vendeurs de fioul (environ 2 000 entreprises), vers les personnes morales qui le mettent à la consommation (environ cinquante grossistes) ;
- et permettre la délégation partielle des obligations d'économies d'énergie à un tiers.

Cette mesure a fait l'objet de nombreuses discussions et revirements, dues à une divergence d'intérêts entre acteurs de la filière du fioul.

Lors des discussions à l'Assemblée nationale, les « petites entreprises fioulistes » ont ainsi été réintégrées à leur demande dans la liste des obligés non pas en tant que tel, mais via un organisme qui les représenterait. En effet, elles avaient alerté les parlementaires sur le risque que comporte cette simplification. Le fait de les retirer de la liste des "obligés" risquerait selon elles de les fragiliser dans la mesure où elles ont transformé leur modèle économique pour devenir des prescripteurs d'économie d'énergie.

Toutefois, si le texte du projet de loi initial a été écarté sur la base des doutes exprimés sur sa pertinence économique, il a été jugé que le texte adopté par les députés comportait, quant à lui, des incertitudes juridiques. L'article a donc été supprimé au cours de la discussion au Sénat, malgré plusieurs présentations d'amendements pour le rétablir.

Jeudi 18 décembre, le Sénat examinera en séance publique les conclusions de la Commission Mixte Paritaire.

Les mesures présentées dans le projet de loi entreront en vigueur le 1er janvier 2015.

Le projet de loi prévoit notamment :

- d'étendre le titre emploi simplifié entreprises (TESE) aux établissements de 9 à 20 salariés,
- d'harmoniser les divers sens de la notion de "jour" (ouvré, ouvrable, franc ou calendaire) dans le code du travail,
- de réduire le seuil minimum du nombre d'actionnaires, de 7 à 2, dans les sociétés non cotées afin de faciliter la constitution de sociétés anonymes.

Autres mesures prévues :

- Les 3 650 régimes d'autorisation qui s'appliquent aux entreprises seront transformés en simples déclarations. A l'occasion de la transposition de directives européennes le droit des marchés publics sera simplifié.
- Le projet de loi comprend des mesures de simplification en matière d'urbanisme et d'environnement, ainsi que des mesures de simplifications fiscales et comptables (simplification voire suppression de certaines obligations déclaratives).
- L'Agence française pour les investissements internationaux et Ubifrance fusionneront.

e.coquin@cfbp.fr



► Le GPL officiellement reconnu comme carburant alternatif par l'Union européenne

Le 28 octobre dernier, le texte de la Directive européenne sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs a été publié au Journal officiel de l'Union européenne.

Objectif de la Directive : favoriser l'adoption des énergies alternatives et la mobilité dans l'Union européenne.

Les Etats sont ainsi tenus de garantir une couverture suffisante en points de ravitaillement via des normes communes qui encadrent leur conception et utilisation. Le réseau du GPL a pour sa part été reconnu comme suffisamment développé, même s'il y est noté un faible taux de pénétration dans certains pays. Les Etats membres doivent fixer et rendre publics leurs objectifs et plans d'action d'ici fin novembre 2016.

L'intérêt de ce texte est également de définir avec précision la notion de carburants alternatifs. L'Union européenne s'appuie ainsi sur une définition claire qui inclut le gaz naturel, y compris le biométhane, sous forme gazeuse et liquéfiée ainsi que le GPL. A ce titre, il y est souligné le potentiel à venir du GPL d'origine biologique.

Extrait de la DIRECTIVE 2014/94/UE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

« Le GPL est un carburant alternatif, dérivé du traitement du gaz naturel et du raffinage du pétrole, qui a une empreinte carbonique inférieure et génère des émissions polluantes considérablement moins élevées que les carburants classiques. Le GPL d'origine biologique obtenu à partir de différentes biomasses devrait devenir une technologie viable à moyen ou long terme. Le GPL peut être utilisé dans les transports routiers (pour les voitures et les poids lourds) pour toutes les distances. Il peut également être utilisé en navigation intérieure et dans les transports maritimes à courte distance. L'infrastructure GPL est relativement bien développée; il existe déjà dans l'Union un nombre significatif de stations-service distribuant du GPL (environ 29 000). Cependant, ces stations-service sont inégalement réparties, avec un faible taux de pénétration dans un certain nombre de pays ».

Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs
JOUE 28 octobre 2014 – L 307/1

e.coquin@cfbp.fr



3 En Bref

► **Débat sur le développement des énergies renouvelables : une complémentarité indispensable avec l'énergie gaz pour atteindre les objectifs de la transition énergétique**



Un débat organisé par l'association Coénove qui réunit des acteurs majeurs de la transition énergétique a mis en avant l'importance de la complémentarité entre l'énergie gaz et les énergies renouvelables pour le mix énergétique de demain.

Un déjeuner-débat, organisé à l'initiative de l'association Coénove le mercredi 12 novembre 2014 à la Maison de l'Amérique Latine (Paris), a réuni experts et parlementaires pour débattre du rôle de l'énergie gaz et son soutien au développement des énergies renouvelables. Conclusion : la réussite de la transition énergétique passe par la mise en œuvre d'un mix énergétique diversifié et pluriel. Les différents intervenants ont notamment mis en avant les atouts déterminants de l'énergie gaz pour développer tout le potentiel des énergies renouvelables.

Jacques PERCEBOIS, économiste et Directeur du Centre de Recherche en Economie & Droit de l'Energie (CREDEN), a présenté un état des lieux de l'énergie gaz aujourd'hui, « *énergie d'origine fossile la moins polluante* », et insisté sur les signaux encourageants quant à son développement sur le long terme, sous forme renouvelable. L'avenir sera selon lui à « *l'interaction et la complémentarité entre les réseaux de gaz et d'électricité* », le gaz présentant l'avantage d'être une énergie stockable.

Damien SIESS, Directeur adjoint de la Direction Productions et Energies durables de l'ADEME, a présenté les premiers enseignements de l'étude « 100% EnR » qui se fonde sur un scénario d'une production électrique constituée à 100% d'énergies renouvelables à l'horizon 2050. Dans ce scénario, le gaz sera une « *solution essentielle* » pour apporter de la flexibilité au système électrique à travers le développement du *power to gas* et la production de biométhane.

Christian COUTURIER, ingénieur et expert sur l'utilisation énergétique de la biomasse et du biogaz pour l'association négaWatt, a rappelé la nécessité d'engager la conversion des excédents électriques, et notamment les pics de production photovoltaïque, sous forme d'hydrogène et de méthane de synthèse obtenu à partir d'hydrogène. L'importance « *d'articuler entre eux les réseaux de gaz, électrique et de chaleur* » a été mise en avant.

Claude GEMELLI, président de Viessmann France, a exposé les différentes innovations de la filière gaz associées aux énergies renouvelables : chaudière à condensation couplée au chauffe-eau solaire, chaudière hybride -solution associant une chaudière à condensation et une pompe à chaleur de petite puissance, PAC à absorption ainsi que la pile à combustible, une solution adaptée aux bâtiments de demain.

Rodolphe OLLIVIER, adjoint au secrétaire général pour les affaires régionales à la Préfecture de la région Bretagne, a détaillé le cas concret du contexte énergétique de la région Bretagne, qui ne produit que 12% de ses besoins et est particulièrement sensible aux évolutions de la demande. Il a souligné la contribution de l'énergie gaz à la maîtrise de la demande d'électricité, ainsi qu'à la sécurisation de l'approvisionnement électrique de la Région.

« *Cette première réunion témoigne de la volonté de l'association Coénove de participer activement aux débats, en favorisant les échanges et les retours d'expériences entre tous les acteurs concernés pour proposer des solutions plurielles et constructives* » déclare Bernard AULAGNE, Président de l'association Coénove. « *La part des énergies renouvelables va augmenter régulièrement durant les prochaines années. L'énergie gaz, flexible et stockable, de surcroît elle-même progressivement renouvelable, jouera un rôle pivot dans leur développement : elle est le complément indispensable face à la variabilité de ces énergies* ».

A propos de l'association Coénove

L'association Coénove s'est constituée autour de 10 acteurs majeurs de la filière gaz - énergéticiens, industriels et professionnels - tous convaincus de la pertinence d'une approche nouvelle basée sur la complémentarité des énergies et la place que l'énergie gaz peut jouer dans la stratégie énergétique de la France. L'association a vocation à contribuer au débat grâce à des propositions concrètes et appuiera ses contributions sur des études et les contributions d'experts de tous horizons. Forte de 165 000 emplois locaux non délocalisables, la filière gaz représente un chiffre d'affaires de 65 milliards d'euros.

y.lintz@cfbp.fr





4 AGENDA

■ le 2 décembre 2014 : 15èmes Rencontres parlementaires de l'Énergie

Présidées par Marc Goua, député de Maine-et-Loire & rapporteur spécial "Energie" pour le projet de loi de Finances 2014 et Hervé Mariton, député de la Drôme, ces Rencontres rassemblent décideurs politiques, économiques et publics, société civile et journalistes, qui s'impliquent dans la construction d'un écosystème pour tous les acteurs de la filière énergétique.

Au programme des débats de cette 15ème édition : enjeux nationaux liés au mix et à la transition énergétiques, innovation et géopolitique de l'énergie. Venez découvrir à cette occasion le rôle de l'énergie GPL pour l'efficacité énergétique des territoires et une mobilité plus respectueuse de la santé et de l'environnement dans le cadre de la transition énergétique.

Programme complet et inscriptions sur
www.rencontresparlementairesenergie.com



12 décembre 2014
Maison de la Chimie - Paris

e.coquin@cfbp.fr





5 DANS LA PRESSE

> Les panneaux interdisant l'accès aux véhicules GPL non munis de soupape dans les parcs de stationnement publics peuvent être retirés

Le Fil juridique - 27 octobre 2014

> Script de l'émission de radio « Petit Matin » : Question du matin : Faut-il de nouveau carburer au GPL ?

RTL - Petit Matin - 05 novembre 2014

> Totalgaz affine ses tournées de livraison

Logistiques Magazine - novembre 2014



Juridique

Les panneaux interdisant l'accès aux véhicules GPL non munis de soupape dans les parcs de stationnement publics peuvent être retirés

Le 27 octobre 2014 par HSEvigilance

Prévention des risques et promotion de la santé et de la sécurité

REGISTRES ET ARCHIVAGE

A l'occasion d'une question parlementaire, le ministre de l'Écologie a précisé le 21 octobre 2014, que les collectivités territoriales, compétentes en matière de stationnement, peuvent demander le retrait des panneaux, qui pourraient encore subsister, interdisant l'accès aux véhicules GPL non munis de soupapes de sécurité aux parcs de stationnement publics. Elles rappellent en effet que ces restrictions n'ont plus lieu d'être, du fait de l'obligation d'équiper depuis 2001, tous les véhicules GPL en circulation de soupapes de sécurité.

* Question parlementaire n° 68363 du 7 octobre 2014 et réponse du Ministre du 21 octobre 2014



Pôle agences
agences@argus-presse.fr
Tél : 01 49 25 71 00
Fax : 01 49 25 71 72

Pôle entreprises
entreprises@argus-presse.fr
Tél : 01 49 25 72 00
Fax : 01 49 25 71 72

Script

ALERTE N°	140222999	HEURE	05:49:42
DATE	05/11/2014	DUREE	00:02:07
SUPPORT	RTL		
EMISSION	RTL Petit Matin		
PRESENTATEUR	Christophe BOURROUX		

Présentateur 1 : Je vous avais promis des voitures, les voici avec Christophe Bourroux. Bonjour.

Christophe BOURROUX, Présentateur 2 : Bonjour Stéphane. Bonjour Marine.

Marine, Présentatrice : Bonjour Christophe.

Présentateur 1 : La question du matin : faut-il de nouveau carburer au GPL ? Le secteur se mobilise ainsi que Fiat, Christophe, pour relancer ce carburant souvent ignoré qui a pourtant de nombreux atouts.

Christophe BOURROUX : Oui et son atout principal : un prix imbattable à la pompe, moins de 90 centimes le litre, ça fait rêver, autrement dit un plein vous revient à peine à 35 euros. Alors certes, vous consommez environ 20 % de plus, cela reste toutefois compétitif. Exemple, Fiat, l'un des leaders du marché grâce notamment à l'Italie où les automobilistes roulent beaucoup au GPL, eh bien ce constructeur a fait le calcul pour un Paris-Lyon à bord d'une petite Panda, vous économiserez une dizaine d'euros par rapport à un modèle classique, pas mal. Même si on ne trouve pas partout de ce carburant, une station sur sept en moyenne le distribue, aucun risque de tomber en panne sèche rapidement car contrairement à un véhicule électrique, l'autonomie est en effet de plus de 1 000 kilomètres car les voitures GPL fonctionnent aussi avec un réservoir essence qui vient à votre secours lorsque vous n'avez plus de gaz. Autre avantage et non des moindres, dans la plupart des régions la carte grise est à moitié prix voire gratuite comme en Île-de-France. Enfin, le GPL est relativement propre. Ainsi, ces véhicules ne sont pas soumis aux restrictions de circulation mise en place en cas de pollution dans les grandes villes.

Présentateur 1 : Alors, on s'interroge Christophe, pourquoi malgré ses nombreux atouts le GPL n'arrive-t-il pas à décoller ?

Christophe BOURROUX : Oui. À peine 100 000 ventes par an, ce n'est rien par rapport au marché du véhicule neuf qui est de 1 800 000, à cela deux raisons : la première, la crainte toujours très forte des automobilistes d'une explosion. Le dernier accident grave date de 15 ans tout de même. Depuis, tous les véhicules GPL ont été revus et équipés de soupape de sécurité. Dernière raison, plus aucune incitation fiscale. En effet depuis trois ans, le bonus de 2 000 euros à l'achat a complètement disparu. Donc contrairement aux véhicules hybrides ou électriques, si vous achetez une voiture GPL, c'est zéro euro de subventions.

Présentateur 1 : C'est tout pour les infos. Merci à vous Christophe Bourroux pour tout cela et on peut réécouter évidemment, c'est tout simple, c'est autoradio.fr.



(stratégies) DISTRIBUTION



Totalgaz affine ses tournées de livraison

Stedis, la filiale de distribution en France des **bouteilles** de gaz de Totalgaz, optimise ses tournées de livraison grâce à l'apport de la télématique embarquée TomTom sur sa flotte de véhicules. Résultat, un taux de service en augmentation et des gains en kilométrage parcouru pouvant faire économiser plus de 150 000 € par an.

Totalgaz livre des bouteilles de gaz à quelque 35 000 clients dans l'Hexagone, revendeurs (GMS, stations-service,...) et utilisateurs professionnels (restaurateurs, camping, étancheurs pose toiture...). Stedis, sa filiale logistique, a récemment décidé d'associer à son système « métier » de gestion des tournées, des outils de géocalculation et de données motorisées embarqués à bord de sa flotte de véhicules. Le but : tracer en permanence chaque véhicule et pouvoir affiner ainsi les dites tournées. Déployée depuis seulement julo dernier, la solution a permis à Stedis d'améliorer son taux de service - déjà élevé au départ - de

94 % à 96 %, cet indicateur de qualité des tournées se fondant sur un comparatif entre livraisons programmées et livraisons effectuées. « Nous obtenons également une tendance de réduction des kilomètres parcourus de 4 % sur l'ensemble de notre flotte qui livre huit millions de bouteilles de gaz par an. Notre objectif est de parvenir à une baisse de 1 % du kilométrage total parcouru, ce qui nous ferait économiser 250 000 les par an », indique Christian Le Naour, directeur logistique de Stedis. Ce qui pourrait engendrer un gain net et estimé entre 150 000 et 200 000 €. Le retour sur investissement devrait, quant à lui, ne pas dépasser 18 mois.

Le système de télématique embarqué à bord des camions de Stedis est en effet capable de transmettre en permanence au centre d'exploitation de l'entreprise basée à Villeurbanne (Rhône) la position géographique, la distance parcourue, le parcours utilisé, les temps de conduite ou d'arrêt... de chaque véhicule, même en élargissant ses propriétés à la remontée d'informations techniques et fonctionnelles des véhicules, le système apporte une information précieuse sur la sécurité des véhicules et le comportement des conducteurs. Il va jusqu'à mesurer les accélérations brusques ou les freinages brutaux.

Application métier. En intégrant ce système à son application métier de gestion des tournées, Stedis a ainsi pu optimiser la gestion de sa flotte de 150 véhicules et améliorer l'organisation de ses tournées de livraison. La solution de télématique embarquée affine, notamment





Le traitement des données est effectué par une plateforme informatique de gestion de flotte en ligne, baptisée Webfleet, développée par TomTom Telematics.

par une aide à la navigation par GPS, la situation et l'adresse de ses clients destinataires, ce qui débouche sur un ordonnancement des tournées plus logique. Elle conduit aussi à anticiper les problèmes d'acheminement de livraison grâce un suivi en temps réel des véhicules et une

TomTom Telematics, une solution multisectorielle

L'outil de gestion de flottes Webfleet de TomTom Telematics se prévaut d'être la plateforme télématique la plus utilisée en Europe, disponible en mode SaaS. Il est utilisé dans des secteurs variés tels que le transport, la logistique, la fourniture d'eau, de gaz et d'électricité, la construction, la distribution alimentaire, la maintenance et

le dépannage de véhicules ou encore l'auto-partage. Selon TomTom Telematics, ce sont chaque mois 80 millions de dollars qui sont au total économisés par l'ensemble de ses clients via, entre autres, une baisse de consommation en carburant estimée à 11,5 millions de litres par jour.

E.M.

traçabilité de leur parcours. « On peut ainsi reporter dans la tournée du lendemain un client qui n'a pas été livré », précise Christian Le Naour.

Changements d'adresse de livraison, adresses inexactes, client absent, travaux ou embouteillages sur la route... Autant d'écueils que Stodis peut aujourd'hui détecter à l'avance pour les éviter ou au moins pour les contourner en partie. « Cette technologie embarquée limite aussi

la méconnaissance des tournées des chauffeurs remplaçants. Ces derniers n'ont qu'à se laisser guider et ne requièrent donc aucune formation préalable à la tournée par les chauffeurs aguerris », selon Christian Le Naour. « Auparavant, beaucoup de tournées reposaient en effet sur la connaissance des chauffeurs habitués à leurs trajets, dont ils corrigeaient eux-mêmes l'ordre de passage chez les clients s'il ne leur paraissait pas logique.

Anglais l'ent, le système embarqué leur donne le bon ordre et leur fait même connaître des solutions de parcours inédites et optimisées en tenant compte notamment de l'état du trafic », ajoute-t-il. La télématique embarquée est ainsi particulièrement adaptée au mode de location longue durée de flotte de véhicules avec chauffeurs que Stodis pratique depuis 2007, un mode d'exploitation qui suppose un renouvellement fréquent des conducteurs.

Au plus de la gestion des ressources, le nouveau système de navigation apporte aussi un plus : « Nous bénéficions d'une plus grande flexibilité dans l'organisation du travail, ce qui nous offre une meilleure répartition des rôles des chauffeurs sur les zones de livraison attribuées. »

Contrôle du véhicule. Concrètement, deux flux d'informations liés aux véhicules – les données de géolocalisation GPS et les données de contrôle du véhicule (niveau d'huile et de carburant, usure des freins...) récupérées à partir d'un réseau électronique embarqué de capteurs – sont agrégés à un troisième type d'informations dites « métier », telles que les réceptions de livraisons, transmises cette fois par les chauffeurs à l'aide de tablettes. Ce traitement est effectué par une plateforme informatique de gestion de flotte en ligne, baptisée Webfleet, développée par TomTom Telematics.

« Nous allons faire communiquer notre système centralisé de gestion de stocks au système de gestion des tournées, »

Christian Le Naour,
directeur logistique de Stodis.

« La plateforme Webfleet qui aide aussi les clients à gérer leurs données télématiques restera au centre de contrôle de Stodis de Villeurbanne. Une cartographie permettrait de suivre en temps réel la position des livraisons et l'état d'avancement des livraisons », explique pour sa part Jean-Claude Rousseaux, gérant de PageUp, l'in-



Les véhicules de Stodis gagnent en autonomie sur deux départements à partir de 52 dépôts disséminés sur le territoire national.

tégrateur du système TomTom. Au-delà des fonctionnalités liées à la géolocalisation et au comportement de chaque véhicule (vitesse, freinage, distance parcourue...), la solution fournit également les données sociales sur les conducteurs (temps de conduite, arrêts, temps de pause...). « Dès le départ des tournées, nous les faisons passer à l'écran tout inscrit sur la carte. Au fur et à mesure du parcours des véhicules, on peut voir les résultats des livraisons contrôlés par trois codes couleur selon que la livraison a été effectuée, non effectuée ou en attente », reprend de son côté Christian Le Naour.

La nouvelle solution remplace un outil historique d'organisation des tournées utilisé par Stodis jusqu'en 2010. Celui-ci se contentait de dialoguer avec les terminaux des conducteurs, à travers des fonctionnalités basiques d'enregistrement, de réception de livraisons et d'émission de bons de livraison. « En 2010, face au vieillissement de notre matériel informatique, nous sommes passés du terminal client aux tablettes développées par TouchStar Technologies et avons donc dû changer de système d'exploitation en passant sous Windows. Notre partenaire PageUp a alors adapté le nouveau système d'exploitation à la taille des écrans des tablettes, qui a validé son système de gestion des tournées que nous avons adapté à la place de notre « vrai outil », se souvient Christian Le Naour. Mais ce dernier reste « limité » à l'époque de ne pas pouvoir utiliser la puce GPS contenue dans les nouvelles tablettes pour récupérer la position exacte de ses véhicules. « Nous ne disposions que d'une interprétation approximative de l'adresse des clients débouchant sur un ordonnancement des tournées qui n'était pas logique. Par ailleurs, notamment par manque de capacité

de mémoire, les tablettes de TouchStar ne permettaient pas d'afficher de manière stable à la fois l'application métier de gestion des livraisons et la navigation des véhicules. C'est pourquoi nous avons décidé début 2013 de basculer vers une solution Android simple à mettre en œuvre et à faire vivre sur la durée », expose le directeur logistique de Stodis.

Optimisation des stocks.

Le distributeur de Totalgas compte adopter dans le courant du dernier trimestre 2014 une démarche similaire pour optimiser ses stocks. « On complètera l'application mobile de PageUp qui gère les opérations métiers sur les tablettes des conducteurs au sein de stocks de l'ensemble de nos dépôts. Il s'agit d'adapter et de faire converger notre gestion centralisée de gestion de stocks au système de gestion des tournées », indique Christian Le Naour. L'objectif est d'obtenir une meilleure visibilité des stocks et des immobilisations de façon à les harmoniser par rapport au plan de livraisons, lui-même calé sur la demande. Ce suivi permettra aussi à l'entreprise de s'assurer de la conformité de ses stocks avec le règlementation qui impose une limite d'entreposage pour le gaz, pour des questions de sécurité. « En outre, cela permettra de la visibilité aux centres de remplissage des bouteilles de gaz sur la quantité et la typologie de bouteilles à entretenir à disposition », précise-t-il. La mise en service de cette nouvelle solution étendue aux stocks couronnera le gros effort de la dématérialisation totale des opérations de Stodis. « Cette informativité concernera ainsi notre métier dans sa globalité depuis l'approvisionnement des bouteilles de gaz jusqu'à la facturation des clients », conclut Christian Le Naour.

Bruno Moulin