

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES (Déc 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 5-8

- ▶ « Bonus écologique » : les véhicules hybrides GPL désormais éligibles au bonus
- ▶ La fin du régime de contrôle périodique quinquennal des bouteilles de butane/propane
- ▶ Lancement de la 3^{ème} période des CEE

3- EN BREFPages 9-10

- ▶ Publication de l'étude « REX Bâtiments performants & Risques » par l'AQC dans le cadre du programme RAGE
- ▶ L'association Coenove lance son site internet Coenove.fr pour promouvoir la complémentarité des énergies dans le bâtiment

5- PRESSE..... Page 11-14

- ▶ On fait la route ensemble – Script France Bleue 107.1 - 26 décembre 2014
- ▶ La signalisation des stations de recharge électriques publiées au JO – Enerpresse – 31 décembre 2014
- ▶ Economies d'énergie : le carburant en 1^{ère} ligne – Les Echos – 14 janvier 2015



1 STATISTIQUES (Décembre 2014)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	DEC-2014	DEC-2013	Variation 2014/2013
Température moyenne	5°9	6°1	- 0,2°
Nombre de jours ouverts	22	21	+ 1
Degrés-jours du mois	346,4	341,8	+ 1,35 %
Coefficient de rigueur	0,942	0,929	+ 1,40 %
Degrés-jours cumulés	1603,3	2154,8	- 25,59 %

(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 Décembre 2014

- > Total Ventes « vrac » décembre 2014 vs décembre 2013 : - 23,6 %
- > Total Ventes « conditionné » décembre 2014 vs décembre 2013 : - 1,9 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » déc. 2014 vs déc. 2013 : - 5,5 %

Comité Français du
Butane et du Propane

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

www.cfbp.fr

N° SIRET : 784 855 033 00063



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

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Déc-2014	Déc-2013	Variation	Déc-2014	Déc-2013	Variation
BUTANE						
conditionné	25 903	26 042	- 0,5 %	266 335	276 742	- 3,8 %
vrac	3 729	6 365	- 41,4 %	53 278	62 029	- 14,1 %
s/total Butane	29 632	32 407	- 8,6 %	319 613	338 771	- 5,7 %
PROPANE						
conditionné	10 417	11 127	- 6,4 %	123 003	130 207	- 5,5 %
Condi/carburant	5 033	4 965	+ 1,4 %	62 107	63 356	- 2,0 %
s/total conditionné	15 450	16 092	- 4,0 %	185 110	193 563	- 4,4 %
Vrac carburant	2 488	2 438	+ 2,1 %	30 163	30 911	- 2,4 %
Vrac 0/6 T	73 323	97 266	- 24,6 %	539 890	680 765	- 20,7 %
Vrac 6/12 T	17 016	18 907	- 10,0 %	116 680	133 682	- 12,7 %
Vrac 12/80 T	24 817	31 653	- 21,6 %	201 628	235 786	- 14,5 %
Vrac 0/80 T	115 156	147 826	- 22,1 %	858 198	1 050 233	- 18,3 %
Vrac > 80 T	23 516	34 168	- 31,2 %	258 455	287 753	- 10,2 %
Réseau canalisé	7 603	8 700	- 12,6 %	48 969	58 904	- 16,9 %
Sous-total vrac	148 763	193 132	- 23,0 %	1 195 785	1 427 801	- 16,2 %
Sous-total propane	164 213	209 224	- 21,5 %	1 380 895	1 621 364	- 14,8 %
GPLc / Stations	7 355	7 785	- 5,5 %	91 246	102 181	- 10,7 %
Total conditionné	41 353	42 134	- 1,9 %	451 445	470 305	- 4,0 %
Total vrac	152 492	199 497	- 23,6 %	1 249 063	1 489 830	- 16,2 %
TOTAL	201 200	249 416	- 19,3 %	1 791 754	2 062 316	- 13,1 %
Dont carburant	14 876	15 188	- 2,16 %	183 516	196 448	- 6,6 %



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

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Déc-2014	Déc-2013	variation	Déc-2014	Déc-2013	variation
Alsace	7	9	+ 22%	67	83	- 19%
Aquitaine	31	36	- 14%	312	310	+ 1%
Auvergne	19	12	+ 58%	122	127	- 4%
Basse-Normandie	25	42	- 40%	182	202	- 10%
Bourgogne	13	17	- 24%	131	115	+ 14%
Bretagne	30	58	- 48%	382	475	- 20%
Centre	44	25	+ 76%	436	346	+ 26%
Champagne-Ardenne	6	9	- 33%	69	78	- 12%
Corse	1	1	+ 0%	8	18	- 56%
Franche-Comté	21	8	+ 163%	221	156	+ 42%
Haute-Normandie	30	17	+ 76%	195	174	+ 12%
Ile-de-France	9	17	- 47%	168	287	- 41%
Languedoc-Roussillon	7	7	+ 0%	154	132	+ 17%
Limousin	11	7	+ 57%	133	84	+ 58%
Lorraine	13	16	- 19%	105	110	- 5%
Midi-Pyrénées	23	21	+ 10%	285	235	+ 21%
Nord-Pas-de-Calais	24	10	+ 140%	108	130	- 17%
Pays de la Loire	79	86	- 8%	618	379	+ 63%
Picardie	27	36	- 25%	202	165	+ 22%
Poitou-Charentes	20	16	+ 25%	129	140	- 8%
Provence-Alpes Côte d'Azur	17	37	- 54%	416	456	- 9%
Rhône-Alpes	57	33	+ 73%	691	435	+ 59%
TOTAL	514	520	- 1%	5 134	4 637	+ 11%

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

Energies	Décembre				Cumul à fin Décembre			
	2014	2013	variation	PDM	2014	2013	variation	PDM
Gazole	98 346	112 089	- 12,3 %	60,2 %	1 146 658	1 199 731	- 4,4%	63,8%
Essence	58 508	57 653	+ 1,5 %	35,8 %	592 927	532 109	+ 11,4%	33,0%
GPL	201	175	+ 14,9%	0,1 %	2 232	2 743	- 18,6%	0,1%
Hybride	4 619	4 650	- 0,7 %	2,8 %	43 143	46 745	- 7,7%	2,4%
Electrique	1 644	709	+ 131,9 %	1,0 %	10 561	8 779	+ 20,3%	0,6%
Superéthanol	22	37	- 40,5 %	0,0 %	254	240	+ 5,8%	0,0%
GNV	14	6	+ 133,3 %	0,0 %	91	107	- 15,0%	0,0%
Autres	0	0	0,0 %	0,0 %	19	2	+ 9,0%	0,0%
TOTAL	163 354	175 319	- 6,8 %	100,0 %	1 795 885	1 790 456	+ 0,3%	100,0%

► **BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyennes décembre 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

	Sept 2014	Oct 2014	Nov 2014	Déc 2014
Nombre total de visites sur le site	20 870	24 584	23 779	24 656
Répartition des 5 premiers points d'entrée				
1- Accueil	25,9 %	25,0 %	26,1 %	26,2 %
2- Carte stations GPL/CFBP	11,7 %	10,9 %	10,1 %	9,7 %
3- Caractéristiques générales des GPL	7,4 %	6,6 %	7,4 %	6,5 %
4- Atouts du GPL carburant		4,2 %	4,5 %	
4- Exemples d'installations	4,0 %			
5- Offre véhicules neufs GPL	3,5 %	4,1 %	3,8 %	5,3 %
5- Communiqués de presse				5,1 %



► « Bonus écologique » : les véhicules hybrides GPL désormais éligibles au bonus

Le dispositif d'aide à l'acquisition et à la location de véhicules peu polluants institué en 2007, dit « bonus écologique », est revu et modifié. Le décret n°2014-1672 du 30 décembre 2014 instituant une aide à l'acquisition et à la location des véhicules peu polluants réintègre le GPL.

Les barèmes de l'aide sont recentrés sur les véhicules les plus vertueux : les achats de véhicules thermiques dont les émissions sont supérieures à 60 g CO₂/km (éligibles en 2014 à une aide de 150 €) ne sont plus éligibles et l'aide destinée aux véhicules hybrides émettant de 61 à 110 g CO₂/km est réduite à 2 000 €, dans la limite de 5 % du coût d'acquisition (contre 3 300 € dans la limite de 8,25 % du coût d'acquisition en 2014).

De plus, le décret inclut les véhicules gaz-électriques au bonus spécifique destiné aux véhicules hybrides, au même titre que les véhicules essence-électriques et diesel-électriques actuellement aidés. Il exclut par ailleurs les véhicules homologués comme étant des véhicules hybrides mais qui présentent en réalité de très faibles niveaux d'hybridation (ne leur permettant pas d'autonomie en mode tout électrique) du champ d'application du barème dérogatoire hybride, en introduisant un critère d'éligibilité technique basé sur la puissance maximum sur 30 minutes du moteur électrique, avec un seuil à 10 kW.

(Journal Officiel du 31 décembre 2014)

[Lire ci-dessous le Communiqué de Presse du CFBP du 12 janvier 2015](#)



DES SOLUTIONS
D'AVENIR
IMMEDIATEMENT
DISPONIBLES
ESTATE GPL PROPANE

COMMUNIQUÉ DE PRESSE
Paris, le 12 janvier 2015

GPL, retour progressif vers un vrai « bonus écologique » ?

Les hybrides GPL sont désormais éligibles au « bonus » :

Le nouveau décret « bonus écologique » instituant une aide à l'acquisition et à la location des véhicules peu polluants réintègre le GPL.

Le « bonus écologique », dispositif d'aide à l'acquisition et à la location de véhicules peu polluants institué en 2007, est revu et modifié par un décret du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.
Les dispositions du texte s'applique dès le 1^{er} janvier 2015.

Les barèmes de l'aide sont recentrés sur les véhicules les moins émetteurs de CO₂ dont le GPL qui émet 15 à 20 % de moins d'émissions de CO₂ que les carburants traditionnels, zéro particule et pratiquement pas d'oxydes d'azote.

Un bonus trop limité aux hybrides et aux émissions de CO₂.

Aujourd'hui, le décret inclut également les véhicules gaz-électriques (GPL) au bonus spécifique destiné aux véhicules hybrides, au même titre que les véhicules essence-électrique et gazole-électrique.

Il s'adresse aux acquéreurs et locataires de véhicules éligibles à l'aide à l'acquisition et à la location de véhicules peu polluants et aux professionnels de l'automobile, sous certaines conditions. Il s'applique aux hybrides qui combinent l'énergie électrique et une motorisation thermique à l'essence, au gazole, au GPL ou au gaz naturel véhicules qui émettent entre 61 et 110 g de dioxyde de carbone par kilomètre.



.../...



.../...

Le décret exclut par ailleurs les véhicules homologués comme étant des véhicules hybrides mais qui présentent en réalité de très faibles niveaux d'hybridation.

Pour rappel, la solution GPL repose sur une technologie mature et souple qui lui permet d'être associée à d'autres énergies alternatives et de combiner les avantages environnementaux et économiques : encore moins de CO₂ (*) qu'avec un hybride électrique/essence ou gazole, moins de polluants atmosphériques et un budget carburant réduit compte tenu d'un prix du carburant GPL à 0,83 centimes d'euros le litre.

Les constructeurs Hyundai, Kia et Toyota misent déjà sur cette technologie novatrice et plusieurs modèles ont été lancés depuis 2007. En Corée et au Japon, les autorités publiques encouragent l'utilisation des hybrides électriques/GPL pour lutter contre la pollution de l'air urbain.

« Ce décret réintègre le GPL, c'est un premier pas que nous saluons, mais il est important de soutenir davantage les carburants alternatifs pour créer un véritable effet de levier en faveur de ceux-ci. Le soutien des pouvoirs publics est essentiel au développement du GPL.

Le bonus spécifique instauré pour favoriser le développement des énergies alternatives a démontré les preuves de son efficacité. La question de l'amélioration de la qualité de l'air ne se résume pas à réduire les émissions de CO₂. Elle est bien plus large et doit intégrer les polluants atmosphériques tels que les particules et les oxydes d'azote, dont la nocivité pour la santé est connue. Pour développer l'usage des carburants alternatifs, il est important de réorienter le bonus uniquement sur les énergies alternatives (GPL, électriques, hybrides, GNV et E85) et de stabiliser ce bonus jusqu'à fin 2017.

Comme recommandé par l'Office Parlementaire d'Evaluation des Choix Scientifiques et Technologiques (OPECST) dans son rapport sur « Les nouvelles mobilités sereines et durables », le GPL doit bénéficier d'avantages et d'efforts de communication comparables à ceux mis en œuvre par le gouvernement pour promouvoir les véhicules électriques. Il est nécessaire d'informer les usagers sur les différentes solutions en matière de mobilité durable en fonction de leurs besoins et moyens, de rassurer les industriels dans leurs choix et ainsi de soutenir le développement de toutes les filières alternatives », commente Joël Pedessac, Directeur général du Comité Français du Butane et du Propane.

(*) Dès 2005, le CFBP et RMGaz ont développé un prototype Hybride GPL/Electrique, basé sur un modèle Toyota PRIUS II. Les tests réalisés par l'IFP ont révélé que le véhicule ne produit que 92 grammes de CO₂ au km, soit 11,5 % de moins que la Prius essence (104 g/km de CO₂).

Désormais le barème applicable est le suivant :

Taux d'émission de CO ₂ (en grammes par km)	Montant de l'aide en euros
Véhicules hybrides Electricité et motorisation thermique (GPL compris)	
Véhicule hybride équipé d'un moteur électrique présentant une puissance maximale sur 30 minutes supérieure ou égale à 10 kW et dont le taux d'émissions est compris entre 61g et 110 g par km	5 % du coût d'acquisition TTC du véhicule + coût batterie si prise en location Montant compris entre 1 000 et 2 000 €
Autres véhicules	
Entre 21 et 60 g	20 % du coût d'acquisition TTC du véhicule + coût batterie si prise en location Montant maximum : 4 000 €
Inférieur ou égal à 20 g	27 % du coût d'acquisition TTC du véhicule + coût batterie si prise en location Montant maximum : 6 300 €

De plus, un super bonus de 200 euros est accordé si l'acquisition est subordonnée à la destruction d'un véhicule de plus de 15 ans, sous certaines conditions.

e.coquin@cfbp.fr



Conformément aux dispositions des textes de 1943 de la réglementation française, les bouteilles de butane/propane « anciennes » de capacités usuelles (*) étaient soumises à un contrôle périodique quinquennal (tous les 5 ans) qui comprenait, entre autres, une épreuve hydraulique à 1,5 fois la pression maximale admissible.

Les évolutions réglementaires ultérieures ont permis de passer de ce régime de contrôle quinquennal à un régime décennal (arrêté du 26 octobre 1966) puis quindécennal (arrêté du 26 octobre 1984) pour les bouteilles « plus récentes ».

C'est cet historique français qui explique pourquoi près de la moitié des bouteilles de butane/propane françaises (essentiellement des bouteilles fabriquées avant 1967) sont contrôlées tous les 5 ans alors que la réglementation internationale (Directive Equipements sous Pression Transportables qui renvoie à la réglementation internationale du transport de marchandises dangereuses, l'ADR impose, en règle générale, le contrôle périodique décennal des bouteilles de butane/propane.

La réglementation française des appareils à pression est en cours de révision et l'administration a clairement exprimé sa volonté de se conformer au maximum aux dispositions de la réglementation internationale. C'est dans ce contexte que le CFBP, à l'occasion de la révision de son « Guide professionnel pour la fabrication et l'exploitation des bouteilles de GPL », a demandé la suppression du régime quinquennal et son remplacement par le régime décennal. Cette demande a été validée par le courrier BSEI 14-121 du 30 décembre 2014.

Pas de changement attendu à date pour les bouteilles bénéficiant du régime quindécennal (en général de fabrication postérieures à 1966).

(*) Les bouteilles de petites capacités comme les bouteilles Campingaz bénéficiaient d'aménagements réglementaires spécifiques.

Voir ci-dessous la lettre BSEI 14-121 (à ce jour non publiée)



o.barberis@cfbp.fr
o.aubertin@cfbp.fr

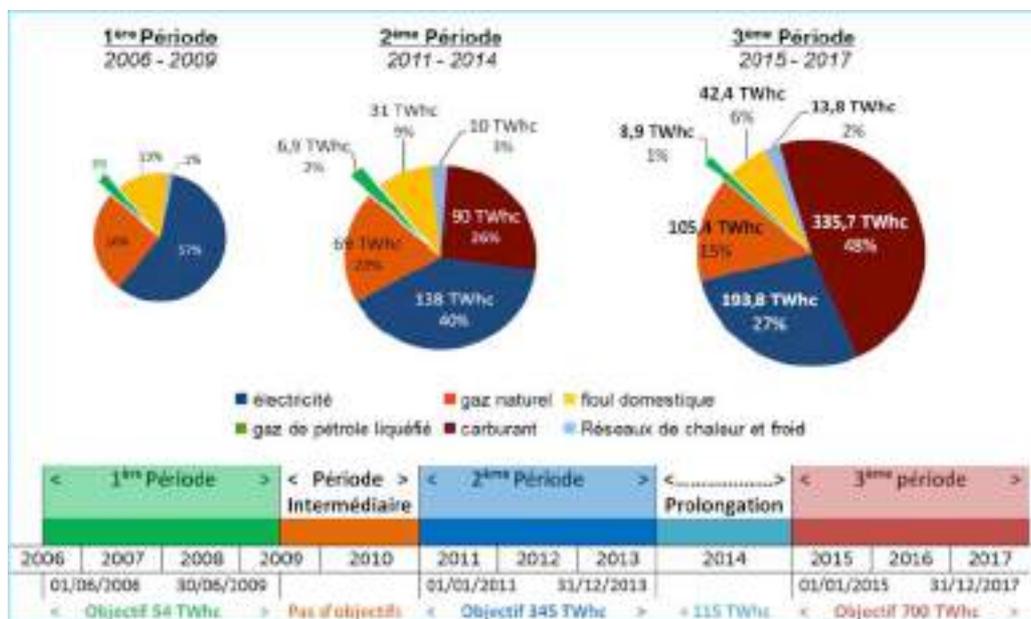


Lancée officiellement le 1^{er} janvier 2015, la troisième période triennale du dispositif des certificats d'économies d'énergie a été lourdement remaniée pour tenir compte des retours d'expérience de la seconde période, des recommandations de la Cour des Comptes ainsi que des différentes évolutions réglementaires.

Les principales évolutions du dispositif ont concerné :

- La simplification du dispositif avec notamment la standardisation des documents tels que les modes de preuves et les attestations sur l'honneur ainsi que la mise en place d'un processus déclaratif couplé à un contrôle a posteriori.
- La révision du catalogue des fiches d'opérations standardisées d'économies d'énergie et de leur forfait pour se conformer aux exigences réglementaires et s'aligner avec les autres dispositifs tels que le CIDD et l'éco-PTZ.
- Le recours obligatoire aux professionnels RGE à partir du 1^{er} juillet 2015, pour pouvoir bénéficier de certificats d'économies d'énergies dans le bâtiment résidentiel.
- La mise en place de seuils et de dérogations annuelles différenciés selon la nature des opérations.
- Le développement de nouveaux programmes d'accompagnement.

Établi à 700 TWh cumac - soit une multiplication par plus de 2 par rapport à la seconde période - l'objectif triennal est toujours réparti équitablement entre l'ensemble des vendeurs d'énergie (dont carburants) selon le prix TTC des énergies (75%) et leurs volumes de ventes en kWh (25%).



Cette augmentation de l'obligation d'économie d'énergie doit permettre à la France de remplir l'objectif de la Directive 2012/27/UE qui oblige les états membres à diminuer leur volume de consommations annuelles d'énergie de -1,5 %, sur la base de la moyenne 2010-2012.

Les différents textes réglementaires définissant les modalités de cette 3^{ème} période sont téléchargeables ci-dessous :

- [Décret n° 2014-1668 du 29 décembre 2014 relatif aux obligations de la troisième période du dispositif des certificats d'économies d'énergie \(JO du 31 décembre 2014\)](#)
- [Arrêté du 29 décembre 2014 relatif aux modalités d'application de la troisième période du dispositif des certificats d'économies d'énergie \(JO du 31 décembre 2014\)](#)
- [Arrêté du 4 septembre 2014 fixant la liste des éléments d'une demande de certificats d'économies d'énergie et les documents à archiver par le demandeur \(JO du 16 septembre 2014\)](#)
- [Décret n° 2010-1664 du 29 décembre 2010 consolidé relatif aux certificats d'économies d'énergie \(version initiale au JO du 30 décembre 2010 - modifié en dernier lieu en janvier 2015\)](#)
- [Arrêté du 22 décembre 2014 définissant les opérations standardisées d'économies d'énergie \(JO du 24 décembre 2014\)](#)
- [Arrêté du 11 décembre 2014 fixant le montant des frais de tenue de compte du registre national des certificats d'économies d'énergie \(JO du 23 décembre 2014\)](#)

y.lintz@cfbp.fr



3 En Bref

► Publication de l'étude « REX Bâtiments performants & Risques » par l'AQC (*) dans le cadre du programme RAGE

Lancée par l'AQC (*) suite aux nombreuses évolutions des pratiques dans le secteur de la construction (BBC, RT 2012...), cette étude, basée sur une enquête de terrain, analyse les différentes pathologies émergentes, en lien avec la mise en œuvre de produits et procédés innovants dans le cadre d'une recherche de performance énergétique ou environnementale.



Son objectif : identifier et analyser les mauvaises pratiques qui nuisent à l'atteinte des performances énergétiques visées et apporter des retours d'expériences concrets sur ces derniers afin d'améliorer la qualité des travaux réalisés.

(*) AQC : Agence Qualité Construction (association pour l'amélioration de la qualité des travaux de construction ; porte le projet RAGE)

Téléchargement de l'étude : « REX Bâtiments performants & Risques » :

http://www.reglesdelart-grenelle-environnement-2012.fr/fileadmin/redacteurs/Regles_de_l_Art/Rapports/rapport-rex-batiments-performants-risques-2014-10.pdf

PROGRAMME D'ACCOMPAGNEMENT DES PROFESSIONNELS « REGLES DE L'ART GRENELLE ENVIRONNEMENT 2012 » [RAGE]

Initié en 2012 dans le cadre du Grenelle Environnement qui a fixé pour les bâtiments neufs & existants des objectifs ambitieux en termes de sobriété et d'efficacité énergétique, le Programme « Règles de l'Art Grenelle Environnement 2012 » [RAGE] a pour objectif de définir et centraliser les règles de l'art en matière de travaux de construction et de rénovation énergétique.



Impulsé par les pouvoirs publics et les acteurs de la construction et financé en majeure partie par EDF (15 M€) et GDF SUEZ (5 M€) dans le cadre des CEE, ce programme est destiné à accompagner les entreprises du bâtiment et l'ensemble des acteurs de la filière dans l'identification et la vulgarisation des bonnes pratiques permettant de garantir la qualité des réalisations.

Le programme RAGE repose sur 5 axes principaux :

- **Action 1** : Recensement et évaluation des technologies clés les plus efficaces dans le domaine des performances environnementales et énergétiques.
- **Action 2** : Mise à disposition de méthodes et d'outils pour les acteurs de la filière.
- **Action 3** : Révision des DTU, écriture de nouvelles règles techniques et élaboration de guides techniques d'accompagnement.
- **Action 4** : Transformation des connaissances (Actions 1 à 3) en référentiels de formation tant initiale que continue : ingénierie de la formation.
- **Action 5** : Mise à disposition de l'ensemble de ces connaissances à tous les acteurs du bâtiment.

Liste des publications – Programme RAGE : http://www.reglesdelart-grenelle-environnement-2012.fr/fileadmin/redacteurs/Regles_de_l_Art/parutions-rage-liste-2014.12.19.pdf

y.lintz@cfbp.fr



► L'association Coénove lance son site internet Coenove.fr pour promouvoir la complémentarité des énergies dans le bâtiment



L'association Coénove annonce la création de son site internet afin de présenter une vision nouvelle basée sur la complémentarité des énergies et le rôle du gaz pour atteindre les objectifs de la transition énergétique.

Paris, le 19 janvier 2015 – L'association **Coénove** annonce la création du site internet *Coénove.fr* destiné à exposer sa vision et ses propositions pour la réussite de la transition énergétique et la réalisation du mix énergétique de demain.

Cet espace se veut un lieu de contributions à destination de toutes les parties prenantes des secteurs de l'énergie et du bâtiment. Il propose des solutions constructives et souligne le rôle majeur de l'énergie gaz dans le développement des énergies renouvelables, mais aussi en tant qu'énergie renouvelable elle-même.

« Depuis nos premiers pas en septembre 2014, convaincus de la nécessité d'un mix énergétique diversifié et pluriel, nous nous attachons sans cesse à enrichir le débat national en mettant en avant la complémentarité des énergies au service de l'intérêt général » 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 ».

Relais de tous les événements organisés par l'association **Coénove** (tables-rondes, réalisation d'études, cercle de réflexion, prises de parole...), ce site informe également sur les engagements de l'association :

- contribuer fortement à la baisse des émissions de gaz à effet de serre ;
- apporter un soutien déterminant au développement massif des énergies renouvelables ;
- renforcer la sécurité d'approvisionnement grâce à la complémentarité des énergies ;
- participer à l'excellence environnementale et réduire la facture énergétique du pays ;
- jouer un rôle majeur pour la croissance verte et l'emploi en France.

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





5 DANS LA PRESSE

> **On fait la route ensemble – France Bleue 107.1**

Script de l'émission du 26-12-2014 – 19h15

> **La signalisation des stations de recharge électriques publiées au JO**

Enerpresse – 31 décembre 2014

Annexe de l'arrêté du 22 décembre 2014 (JO du 28 décembre 2014)

> **Economies d'énergie : le carburant en 1^{ère} ligne**

Les Echos – 14 janvier 2015





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°	140268589	HEURE	19:15:13
DATE	26/12/2014	DUREE	00:26:28
SUPPORT	France Bleu 107.1		
EMISSION	On fait la route ensemble		
PRESENTATEUR	Xavier DENIS - REMI		

Xavier DENIS, Présentateur : 7h15, Rémi Bricol'tout, bonsoir.

REMI : Bonsoir, Xavier.

Xavier DENIS : Vous le faites comme ça parce que c'est froid.

REMI : Oui, oui, le froid tombe là.

Xavier Denis : C'est vrai que là, ça commence à arriver. On va parler du froid, on va parler des véhicules GPL aussi. Quand on se balade dans Paris et tous ces panneaux encore, ces panneaux parking interdit au GPL et qu'on revoit ça et qu'on ne connaît pas, on se dit : oh la la, ça va exploser. Si j'ai une voiture comme ça, mieux ne vaut pas avoir d'accident.

REMI : Non, ce n'est pas légal.

Xavier DENIS : Mais, c'est vrai que...

REMI : Ça ne l'est plus.

Xavier DENIS : Qu'on est beaucoup à se dire ça quand même. On voit tous ces panneaux, on est quelques-uns.

REMI : Je peux vous expliquer le pourquoi du comment. Cette histoire de voiture de GPL, c'est qu'au départ, il y a eu une bêtise qui a été faite, c'était un gars de la DRIRE qui a fait cette connerie. C'était d'homologuer un système de sécurité en cas de feu qui était complètement crétin, c'est-à-dire, c'était une bague fusible en plastique, qui, quand elle brûlait, devait libérer le gaz. Sauf que le réservoir a explosé avant que la bague plastique, elle tombe brûlée. C'était crétin, il fallait faire des essais, ils ne sont pas faits. Le résultat, c'est qu'effectivement, on a démontré par A + B que ce système était crétin et surtout, était dangereux. Et donc, le GPS, on l'a appris, c'était le début du GPL, le GPL a pris un très mauvais départ à cause de ça, alors que...

Xavier DENIS : C'est des années 80 ça, fin 70.

REMI : Non, les années 90. Le bon système, c'était une soupape et cette soupape n'a été adopté que très tard alors que dans les pays étrangers, eux, ils ont eu tout de suite compris que c'était pour merder. Ils ont pris la soupape en avant. Et nous, on était là à dire, on a toujours des gens qui pinaillent, qui sont là : moi, je suis plus malin que les autres, et en fait, non. Il y a beaucoup de bêtises, qui sont faites par vanité, je dirais. Et dans ce cas-là, là, c'était typique. Et donc, on aurait



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

adopté le système qu'avaient adopté les Hollandais et les Italiens. On n'aurait jamais été ennuyé, le GPL était bien parti.

Xavier DENIS : Des fois, les systèmes les plus simples sont les plus efficaces.

REMI : C'était une soupape. Quand on met le feu sous le réservoir, eh bien, la pression monte dans le réservoir forcement.

Xavier DENIS : Ça se dilate.

REMI : Ça se dilate. Et donc, la pression monte, et à ce moment-là, la soupape s'ouvre, laisse partir un peu de GPL qui fait une grande flammèche qui brûle. Dès que la pression est égalisée entre l'intérieur et l'extérieur, la soupape se referme et on attend le coup suivant, que la pression remonte jusqu'à réouverture de la [...]. Vous savez en fait quand vous faites brûler un réservoir de GPL aujourd'hui, exemple, si vous prenez un réservoir plein et vous le mettiez au milieu d'un feu pour voir ce que ça donne, eh bien, ça fait ouf, ouf, ouf.

Xavier DENIS : Ne faites pas ça à la maison, vous qui nous écoutez.

REMI : Non, ce n'est pas ça mais, ce que je veux dire, pour expliquer le système de sécurité, comment il fonctionne parce que c'est très important, ce n'est pas une explosion, c'est un dégazage suivi forcément de système de...

Xavier DENIS : Vous pensez à une cocotte minute en fait ?

REMI : De cocotte minute où on enflammerait ce qui s'échappe de la cocotte. Enfin, c'est dangereux. On peut être sur le chemin de la flamme en question mais ce n'est pas dangereux.

Xavier DENIS : C'est moins dangereux qu'une explosion, c'est ça ?

REMI : Bien entendu. Attendez, vous parlez d'un réservoir qui fait six millimètres d'épaisseur, c'est quand même très épais. Et nous, on en a fait sauter. Au journal où j'ai travaillé avant, on a fait sauter des réservoirs pour voir ce que ça donnait justement. D'abord, ça fait une explosion énorme, je veux dire, de quoi faire sauter un bâtiment tranquille.

Xavier DENIS : Ah oui, à ce point-là ?

REMI : Oui, oui, oui, et puis après, le réservoir est déchiqueté mais on a l'impression que c'était une canette de coca qui a pété alors que c'était de l'acier de six millimètres d'épaisseur.

Xavier DENIS : On ne s'ennuie pas avec vous, dites donc, Rémi ?

REMI : Donc, ça ne plaisante vraiment pas. Cela dit, maintenant, il n'y a aucun problème. Avec la soupape, il n'y a plus aucun problème d'explosion.

Xavier DENIS : Voilà, si on peut le dire, tous les véhicules GPL à l'heure actuelle sauvent vraiment le vieux véhicule qui n'a pas été changé ?

REMI : Non, non, non, attendez, ça ne passe plus au contrôle technique. Vous arrivez au contrôle technique avec un réservoir sans soupape, mais avec l'ancien système donc, vous êtes bloqué immédiatement. Non, non, aucun risque.



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

Xavier DENIS : Donc, voilà, une bonne nouvelle déjà. On peut se garer dans des parkings avec un véhicule GPL.

REMI : Bien sûr.

Xavier DENIS : En plus, c'est moins cher.

REMI : De quoi, qu'est-ce qui est moins cher ?

Xavier DENIS : Le carburant.

REMI : Bien évidemment. Pourquoi c'est moins cher ? C'est moins cher, parce que c'est un carburant de récupération. Il faut savoir que ce GPL, c'est un carburant dont on ne savait pas quoi faire avant et qu'on brûlait, c'est ce qu'on brûlait en haut des torchères, comment dire, c'est la coupe la plus légère des produits pétroliers quand on craque des barils de pétrole. Ce qui est important de comprendre, c'est quand un pétrolier va craquer du pétrole, il va récupérer ça, il va le mettre sur le marché, ce produit qui est en quantité assez faible, de l'ordre de 5 % par rapport à un baril. Vous prenez un litre de pétrole au départ, vous en avez 5 %, ça va donner 5 % c'est-à-dire 5 centilitres de GPL donc pas grand-chose, et on n'en aura pas plus. Ce qu'il faut bien comprendre, c'est qu'aucun pétrolier digne de ce nom et doté d'une intelligence nécessaire et suffisante ne va craquer un baril de pétrole supplémentaire pour fournir un marché demandeur en GPL, ce n'est pas possible. C'était une limitation. Cette limitation était aussi importante dans la diffusion du... On ne pouvait pas vendre plein de voitures au GPL. Pour cette bonne raison, on n'aurait pas pu les fournir tous en carburant, ce n'était pas possible. Et donc, on a eu une quantité limitée de ce carburant.

Xavier DENIS : Vous avez des expériences avec le GPL, appelez-nous, dites-nous si ça marche bien pour vous, au 01 45 27 107 1. Vous avez tout simplement un souci avec votre véhicule, vous voulez que Rémi vous donne un petit truc de mécanique, 01 45 27 107 1. On est de retour dans quelques instants, juste après, Jean-Louis Aubert, « Les plages ».

[Musique]

Xavier DENIS : « Les Plages », Jean-Louis Aubert sur France Bleu 107.1. 19h25, bonne soirée à tous. Le trafic est de plus en plus fluide, n'hésitez pas à nous appeler si vous constatez quelque chose. 01 45 27 107 1. Rémi Bricol'tout est à côté de moi. Vous avez une question mécanique, vous voulez réagir par rapport au GPL, c'est un peu notre thème de ce soir, vous nous appelez, même numéro. Il y a Yves qui est avec nous, qui voulait justement réagir. Bonsoir, Yves.

Yves, Auditeur : Oui, bonsoir. Justement, GPL, oui, ben moi, je l'ai depuis la première fois qu'on a fait la circulation alternée...

Xavier DENIS : Alors, c'est quelle année, ça ?

Yves : ... pour moins polluer.

Xavier DENIS : Rafraîchissez-nous la mémoire, Yves.

Yves : Ça fait plus de 17 ans.

Xavier DENIS : C'est plus de 17 ans ?



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

Yves : Je crois, oui. Donc, c'est là que je l'ai fait mettre. Je l'ai fait mettre après coup par une personne, un particulier, enfin, un garage particulier, qui me l'avait très bien installé, c'était à Bois-Colombes. Et je suis à présent à plus de 300 000 kilomètres, je vais installer UN 45 000 kilomètres là.

Xavier DENIS : Pas mal.

REMI : Oui, vous avez 145 000 ?

Yves : ... d'économie substantielle. Alors, pour le contrôle technique, tous les centres ne sont pas agréés. IL n'y a que certains centres qui font le contrôle technique. Les contrôles techniques, le tarif est plus élevé que les autres.

Xavier DENIS : Forcément, il faut vérifier le système GPL en plus. Donc, c'est du travail supplémentaire.

Yves : Voilà. Et puis, toutes les personnes, tous les techniciens de ces centres ne sont pas tous des fois formés encore à ce principe de GPL.

REMI : Vous avez naturellement aussi un entretien spécifique GPL ?

Yves : Oui, c'est ça, oui.

REMI : C'est ça, voilà. Vous avez...

Yves : Disons que c'est de plus en plus difficile sur Paris, maintenant, il faut aller en...

REMI : Et en particulier, vous avez comme supplément...

Yves : Au détenteur, là.

REMI : Et puis, vous avez des bougies ? Vous changez plus souvent les bougies que sur une voiture à essence quand vous utilisez à essence ?

Yves : Oui.

REMI : Vous avez le filtre à air qui ne supporte pas la médiocrité ?

Yves : Oui. Et puis, comment dirais-je, mais par contre, la voiture, elle est plus souple. Vous savez, on est en version essence, j'avais des à-coups en ville, ce que je n'ai pas au GPL, c'est plus coupleux, plus souple.

REMI : Alors, ça, c'est peut-être parce que vous n'utilisez pas assez votre truc à essence.

Yves : Vous pensez ça, d'accord.

REMI : Oui. Alors, je pense qu'il faut rouler plus à l'essence parce que...Non, mais il y a des petits conseils qu'on peut donner comme ça...

Yves : Oui, c'est vrai.

REMI : ... qui sont tout simples, c'est que quand vous roulez au GPL, vous avez un peu moins de puissance ?



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

Yves : Oui, oui, c'est moins énergétique.

REMI : Bien sûr, vous consommez plus, pourquoi ?

Yves : 3 % à peu près.

REMI : Oui, c'est normal. Je peux vous expliquer tout de suite pourquoi ? C'est parce votre moteur consomme de la masse, donc des kilos de carburant et vous lui fournissez des litres. Et entre les litres et les kilos, vous avez ce qu'on appelle la masse volumique. Or, la masse volumique du GPL est d'environ 0,5, la masse volumique de l'essence 0,7, et la masse volumique du gasoil 0,8. C'est pour ça que le gasoil va consommer « moins »...

Yves : Moins.

REMI : Forcément, parce qu'ils consomment tous les trois la même chose, ils ont tous les trois les mêmes besoins en kilos, mais simplement comme vous, vous consommez des litres, il y a « tromperie sur la substance ». Et quelque part, la pompe, si elle nous délivrait des kilos, on paierait le même prix au kilo, tout le monde, c'est simple, ce serait assez logique.

Yves : Et d'ailleurs, en fait, c'est au début, je ne roulais pratiquement jamais à l'essence et je crois que je vous l'avais déjà dit une fois sur vos antennes, j'avais eu un problème de pompe à essence.

REMI : Oui, alors les deux derniers...

Yves : Elle était tellement à sec que ça fuyait.

REMI : Je vous donne un autre détail. Le GPL n'est pas bon non plus quand vous êtes en forte demande de couples, c'est-à-dire que si, par exemple, vous avez un crochet d'attelage et que vous emmenez un bateau ou une caravane...

Xavier DENIS : La caravane avec la belle maman.

REMI : Oui, voilà, vous êtes bien chargé et vous avez un col à monter, eh bien, honnêtement, entre nous, vous avez intérêt à monter à l'essence.

Yves : Mais c'est ce que je faisais, quand j'étais bien chargé tout, une cote assez conséquente, je passais à l'essence.

REMI : Vous passiez à l'essence avant. Et donc, et c'est pour ça qu'il faut avoir toujours aussi un réservoir d'essence relativement plein et s'en servir, surtout qu'en ce moment, le branchement n'est pas cher, il faut en profiter.

Yves : Oui, c'est ce que j'allais...

REMI : Il n'est pas cher, il est moins cher que d'habitude.

Xavier DENIS : Et vous en êtes content, Yves, sinon de ce GPL ?

Yves : Ben, je ne vous le dis pas, j'avais fait plus de 240, 260 000 kilomètres que j'ai faits au GPL.

Xavier DENIS : Donc vous êtes ravi de ce GPL ?



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

Yves : Et je faisais 100 kilomètres par jour quand j'allais à l'aéroport Paris, bonjour.

Xavier DENIS : C'est royal. Yves, merci beaucoup en tout cas de votre retour d'expérience. Je suis sûr que vous aussi qui nous écoutez, vous avez peut-être votre avis, peut-être des idées reçues aussi sur le GPL. 01 45 27 107 1. Yves, merci beaucoup, bonne route au GPL et à l'essence. On se dit à bientôt.

Yves : Merci, au revoir, bonnes fêtes.

[Info trafic]

[Autres informations]

[Flash info trafic]

Xavier DENIS : Et à suivre, le retour de Rémi Bricol'tout avec notre thème de ce soir, c'est le GPL. Vous avez peut-être des idées préconçues sur le GPL, peut que vous avez essayé, vous avez adoré, vous avez détesté, dites-nous comment ça s'est passé pour vous 01 45 27 107 1.

[Musique]

Xavier DENIS : Waterloo, le groupe Abba sur France bleu 107.1. Eh oui, je viens de le dire, 19h35 sur France bleu, nous sommes avec Rémi Bricol'tout, on parle de ce GPL. Alors au final, on fait quoi ? Est-ce qu'on adapte notre véhicule essence ? Déjà, on rappelle, les diesels ne peuvent pas passer au GPL.

REMI : Non, on ne peut pas. Oui, je crois qu'il y a des méthodes pour faire passer les bus diesel ou GPL en changeant la moitié du moteur. Il faut être clair, il faut remplacer les culasses, remplacer les pistons, enfin, je veux dire, c'est une très profonde modification.

Xavier DENIS : On va y aller sobre, je crois qu'on n'a pas...

REMI : Et qui, d'ailleurs, pas forcément très heureuse, d'ailleurs...

Xavier DENIS : Ça pose des problèmes d'ailleurs si on a un véhicule essence et qu'on veut le passer au GPL, parce qu'on a vu que ça coûtait moins quand même le carburant...

REMI : Ça coûte entre 1 500 et 2 500 euros. A la longue, je dirais ça évolue de la taille de la voiture et de la qualité de l'équipement. Alors, il y a deux grandes nations qui s'occupent de gépéliser les voitures, les Italiens et les et les Hollandais qui ont des raisons de le faire parce que, eux, ils sont du gaz à profusion. Ils ont une histoire de gaz beaucoup plus importante que la nôtre. Ça fait très longtemps qu'en Hollande exemple, les taxis roulent au gaz, gaz de Groningue. Ils avaient du gaz disponible, ils s'en sont servis, ce qui est une logique. C'est la partie la plus difficile à appréhender, c'est la qualité du kit de gaz qu'on va trouver sur le marché.

Xavier DENIS : Ça veut dire que les Hollandais, les Italiens, ils vendent quelque chose ? Ça ressemble à quoi, c'est une sorte de réservoir de tuyaux ?

REMI : C'est un réservoir des tuyaux, détendeurs, diffuseurs.



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

Xavier DENIS : En fait, on l'adapte sur les voitures.

REMI : Alors, c'est adapté sur les voitures.

Xavier DENIS : Je crois que souvent, on enlève la roue de secours, on met le réservoir à la place.

REMI : Voilà. C'est qu'il y a, c'est que l'ingénierie qui est développée derrière ne vient pas du constructeur, c'est-à-dire qu'on...

Xavier DENIS : Le constructeur, lui, il pense essence.

REMI : Les constructeurs, ils sont fous.

Xavier DENIS : Oui.

REMI : Il faut être clair et sinon ils feraient une voiture GPL au départ et elle serait certainement...

Xavier DENIS : Ça, on ne le voit pas vraiment.

REMI : Mais non, le constructeur, lui, il fait une voiture à essence et puis s'en lave les mains derrière. Alors, après, je ne dis pas, il n'y a pas de collaboration avec les gens qui vont adapter la voiture au GPL. Donc, on peut peut-être faire des réserves pour que les tuyaux puissent passer ou donner des machins. Mais sur la qualité intrinsèque du matériel, c'est toujours...

Xavier DENIS : L'ingénieur qui travaille sur la combustion, il ne pense pas au GPL.

REMI : Il ne pense pas au GPL, il n'a pas à penser au GPL, ce n'est pas son boulot, son boulot, c'est de faire la voiture à essence qui marche à l'essence et avec le mieux possible avec l'existence actuelle ou l'essence qu'on aura dans deux ou trois ans, donc ça, c'est son travail. Donc l'adaptation de la voiture, elle s'adapte plus ou moins bien. Alors surtout que, on a tendance à prendre une voiture pour une autre en disant : bon, c'est pratiquement la même, il n'y a que le manchon d'admission qui change un petit peu, donc on va modifier la pièce. C'est un 1 600 cm³, ça doit aller. Ça va comme ça. Ça, on ne le sait pas, le client ne peut pas le savoir. Plus on va dans l'à peu près, plus ça a des chances de moins bien se passer. On a eu, par exemple, des problèmes de soupapes sur les voitures, oui, parce que le GPL n'a pas de plomb. A l'époque où on plombait, le GPL n'avait pas de plomb. Et donc on a vu des récessions de soupape importantes au GPL, ce qui fait qu'il était conseillé à l'époque, c'était à l'époque des R30, je vous parle de ça R20, R30 qui étaient au GPL et qui étaient GPL pure parce qu'à l'époque, l'administration française avait décrété qu'on ne pouvait pas voir la bicarburantation en France, encore une catastrophe. Donc ce GPL a été, je dirais, on lui a tapé dessus pour une raison que je ne connais pas. Pour quelles raisons a-t-on brimé ce carburant au fur et à mesure ? Je veux dire, entre l'interdiction de la bicarburantation au départ, l'adoption de cette soupape rondelles de plastique qui ne brûlent pas, complètement stupide, et à un prix de carburant qui parfois n'était pas très intéressant. On a fini par se jeter le bébé avec l'eau du bain à une solution qui pourtant était relativement intéressante et surtout au niveau de la pollution, je dirais, en ville.

Xavier DENIS : Très rapidement, est-ce que c'est une bonne idée d'avoir une voiture GPL aujourd'hui ?



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

REMI : Moi, je pense que c'est encore une bonne idée. C'est encore une bonne idée parce que justement comme ça n'a pas eu un succès énorme, on a quand même aujourd'hui 1 700 stations au GPL, c'est-à-dire qu'avec le nombre de voitures en circulation qui est relativement faible, on est pratiquement assuré d'avoir du carburant quand on arrive à la station.

Xavier DENIS : On a l'essence aussi dans le pire des cas, on prend de l'essence.

REMI : Oui, voilà. C'est ça. Après, il faut surtout continuer à rouler à l'essence, de temps en temps, même si ça coûte plus cher et sur le principe, continuer à rouler à l'essence parce que la voiture ne s'en portera que mieux. Le système d'essence, il est relativement sophistiqué et il a besoin de fonctionner pour s'entretenir. Si vous avez de l'essence stagnante dans un système de distribution d'essence, dans les tuyaux, ce n'est pas bon du tout. Ça va faire de la colle et ça va tout bloquer.

Xavier DENIS : Eh bien, c'est noté. Merci, Rémi Bricole'tout. Lundi, on vous retrouve.

REMI : J'y serais sans faute.

Xavier DENIS : 19h, tu notes ça sur ton agenda.

FIN

TRAFIC

FRANCE

La signalisation des stations de recharge électrique publiée au JO

Emmanuel Macron avait annoncé le 2 octobre, la mise en place de panneaux de signalisation des stations de recharge électrique destinés à faciliter le quotidien des usagers, lors d'une série d'actions en faveur de l'accompagnement au développement de l'électromobilité (cf. *Enerpresse* n° 3377). C'est désormais officiel, avec la publication au *Journal Officiel* le 28 décembre d'un arrêté qui inscrit au code de la route 7 nouveaux panneaux, permettant la localisation des infrastructures de recharge des véhicules électriques ou encore les stations de ravitaillement en gaz de pétrole liquéfié (GPL). La nouvelle signalisation indique ainsi, la disponibilité 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24, dans la plupart des cas, d'un poste de

Arrêté du 22 décembre 2014 relatif à la création de la signalisation du service de recharge des véhicules électriques (JO du 28 décembre 2014)

<http://www.legifrance.gouv.fr/attach/legifrance.do?cidTexte=JORFTEXT000029968042&dateTexte=&categorieLien=id>

distribution de carburant assurant la recharge des véhicules électriques, d'un poste de distribution de carburant assurant le ravitaillement en GPL et la recharge des véhicules électriques, d'un poste de recharge de véhicules électriques, d'un poste de recharge de véhicules électriques assurant le ravitaillement en GPL et d'un panneau relatif au stationnement réservé des véhicules électriques pendant la durée de recharge de leurs accumulateurs.

Annexe de l'arrêté ci-dessous :

- Les modèles des signaux nouveaux mentionnés à l'article 1er du présent arrêté figurent ci-après :

CE15G.-Poste de distribution de carburant ouvert 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24 assurant la recharge des véhicules électriques.
CE15h.-Poste de distribution de carburant ouvert 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24 assurant le ravitaillement en gaz de pétrole liquéfié (GPL) et la recharge des véhicules électriques.
CE15i.-Poste de recharge de véhicules électriques ouvert 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24.
CE15j.-Poste de recharge de véhicules électriques ouvert 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24 assurant le ravitaillement en gaz de pétrole liquéfié (GPL).
ID14d.-Poste de recharge de véhicules électriques.
ID14e.-Poste de recharge de véhicules électriques assurant également le ravitaillement en gaz de pétrole liquéfié (GPL).
M6i (exemple)..-Signale que le stationnement est réservé aux véhicules électriques pendant la durée de recharge de leurs accumulateurs.

Cf images en page suivante



ANNEXE

Les modèles des signaux nouveaux mentionnés à l'article 1^{er} du présent arrêté figurent ci-après :



CE10G - Poste de distribution de carburant ouvert 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24 assurant la recharge des véhicules électriques.



CE10A - Poste de distribution de carburant ouvert 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24 assurant le ravitaillement en gaz de pétrole liquéfié (GPL) et la recharge des véhicules électriques.



CE10E - Poste de recharge de véhicules électriques ouvert 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24.



CE10F - Poste de recharge de véhicules électriques ouvert 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24 assurant le ravitaillement en gaz de pétrole liquéfié (GPL).



ID14 - Poste de recharge de véhicules électriques.



ID14a - Poste de recharge de véhicules électriques assurant également le ravitaillement en gaz de pétrole liquéfié (GPL).

INTERDIT SAUF



SAUF



Mise exemple L. - Signale que le stationnement est réservé aux véhicules électriques pendant la durée de recharge de leurs accumulateurs.

Economies d'énergie : le carburant en première ligne

ÉNERGIE

Les fournisseurs d'énergie devraient doubler leurs efforts entre 2015 et 2017.

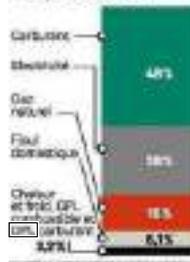
IFP ÉNERGIES (Paris) et les autres fournisseurs d'énergie devraient doubler leurs efforts entre 2015 et 2017. Selon un rapport de l'Agence française de l'énergie (AFE), les fournisseurs d'énergie devraient doubler leurs efforts entre 2015 et 2017. Selon un rapport de l'Agence française de l'énergie (AFE), les fournisseurs d'énergie devraient doubler leurs efforts entre 2015 et 2017. Selon un rapport de l'Agence française de l'énergie (AFE), les fournisseurs d'énergie devraient doubler leurs efforts entre 2015 et 2017.

Ces chiffres, qui sont le résultat d'un exercice de prospective, ont été établis par l'Agence française de l'énergie (AFE) dans son rapport de 2014. Ils sont destinés à servir de référence pour les fournisseurs d'énergie.

IFP ÉNERGIES (Paris) et les autres fournisseurs d'énergie devraient doubler leurs efforts entre 2015 et 2017. Selon un rapport de l'Agence française de l'énergie (AFE), les fournisseurs d'énergie devraient doubler leurs efforts entre 2015 et 2017. Selon un rapport de l'Agence française de l'énergie (AFE), les fournisseurs d'énergie devraient doubler leurs efforts entre 2015 et 2017.

Les chiffres, qui sont le résultat d'un exercice de prospective, ont été établis par l'Agence française de l'énergie (AFE) dans son rapport de 2014. Ils sont destinés à servir de référence pour les fournisseurs d'énergie.

La part de l'objectif d'économies d'énergie pour le 2^e trimestre 2015 (cumulé) sur la période 2015-2017



Réco-conduite ou l'optimisation du gonflage des pneus sont aussi des actions validées par l'administration, mais génèrent peu de CEE. « Les économies d'énergie sont plus difficiles à prouver sur les opérations de mobilité. Au grand maximum, nous remplirons 20% de nos obligations sur le transport », explique Hervé Hébert, directeur de son côté, demandé à l'administration de pouvoir développer des bornes de recharge électrique, sans succès.

Principaux axes d'actions

L'objectif principal est de réduire la consommation d'énergie. Les fournisseurs d'énergie doivent donc travailler sur les actions de réduction de la consommation d'énergie. Les fournisseurs d'énergie doivent donc travailler sur les actions de réduction de la consommation d'énergie.

— V. L. B.



SOMMAIRE

1- STATISTIQUES (Janv 2015)..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 5-8

- ▶ [Projet de loi de transition énergétique au Sénat](#)

3- EN BREFPage 9

- ▶ [Un nouveau projet de rénovation au propane à Guerville \(78\)](#)

4- AGENDAPage 10

- ▶ 18 mars - Convention de l'AFG
- ▶ 18-20 mars - Ecobat
- ▶ 31 mars – 2 avril - Salon des achats et de l'environnement de travail

5- PRESSE..... Page 11-17

- ▶ [Trois questions à Joël Pedessac, directeur général du CFBP](#)
- [Perspectives Entrepreneurs – février 2015](#)
- ▶ [Pas de printemps pour le GPL](#)
- [Le Monde – 01-02 février 2015](#)
- ▶ [Transition énergétique : le Sénat enrichit la partie bâtiments](#)
- [AFP – 13 février 2015](#)
- ▶ [Le salon COFAQ \[Comptoir français de la quincaillerie\] toujours plus en pointe](#)
- [Centre Presse – 16 février 2015](#)

1 STATISTIQUES (Janvier 2015)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	JANV-2015	JANV-2014	Variation 2015/2014
Température moyenne	5°2	7°4	- 2,2°
Nombre de jours ouverts	21	22	- 1
Degrés-jours du mois	369,8	298,9	+ 23,72 %
Coefficient de rigueur	0,955	0,772	+ 23,7 %
Degrés-jours cumulés	369,8	298,9	+ 23,72 %

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

▶ Chiffres-clés des GPL pour Janvier 2015

- > Total Ventes « vrac » janvier 2015 vs janvier 2014 : - 6,5 %
- > Total Ventes « conditionné » janvier 2015 vs janvier 2014 : - 0,9 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » janv. 2015 vs janv. 2014 : - 18,1 %

**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 - Janvier 2015

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Janv-2015	Janv-2014	Variation	Janv-2015	Janv-2014	Variation
BUTANE						
conditionné	22 390	22 625	- 1,0 %	22 390	22 625	- 1,0 %
vrac	4 624	5 311	- 12,9 %	4 624	5 311	- 12,9 %
s/total Butane	27 014	27 936	- 3,3 %	27 014	27 936	- 3,3 %
PROPANE						
conditionné	9 750	9 571	+ 1,9 %	9 750	9 571	+ 1,9 %
Condi/carburant	4 742	5 037	- 5,9 %	4 742	5 037	- 5,9 %
s/total conditionné	14 492	14 608	- 0,8 %	14 492	14 608	- 0,8 %
Vrac carburant	2 267	2 484	- 8,7 %	2 267	2 484	- 8,7 %
Vrac 0/6 T	77 814	91 481	- 14,9 %	77 814	91 481	- 14,9 %
Vrac 6/12 T	17 078	15 054	+ 13,4 %	17 078	15 054	+ 13,4 %
Vrac 12/80 T	26 239	25 498	+ 2,9 %	26 239	25 498	+ 2,9 %
Vrac 0/80 T	121 131	132 033	- 8,3 %	121 131	132 033	- 8,3 %
Vrac > 80 T	23 919	23 939	- 0,1 %	23 919	23 939	- 0,1 %
Réseau canalisé	9 003	8 300	+ 8,5 %	9 003	8 300	+ 8,5 %
Sous-total vrac	156 320	166 756	- 6,3 %	156 320	166 756	- 6,3 %
Sous-total propane	170 812	181 364	- 5,8 %	170 812	181 364	- 5,8 %
GPLc / Stations	6 545	7 992	- 18,1 %	6 545	7 992	- 18,1 %
Total conditionné	36 882	37 233	- 0,9 %	36 882	37 233	- 0,9 %
Total vrac	160 944	172 067	- 6,5 %	160 944	172 067	- 6,5 %
TOTAL	204 371	217 292	- 5,9 %	204 371	217 292	- 5,9 %
Dont carburant	13 554	15 513	- 12,6 %	13 554	15 513	- 12,6 %



► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) Janvier 2015

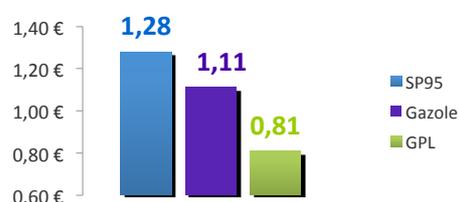
Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Janv-2015	Janv-2014	variation	Janv-2015	Janv-2014	variation
Alsace	3	3	+ 0%	3	3	+ 0%
Aquitaine	23	37	- 38%	23	37	- 38%
Auvergne	13	9	+ 44%	13	9	+ 44%
Basse-Normandie	36	19	+ 89%	36	19	+ 89%
Bourgogne	4	13	- 69%	4	13	- 69%
Bretagne	16	32	- 50%	16	32	- 50%
Centre	16	24	- 33%	16	24	- 33%
Champagne-Ardenne	4	1	+ 300%	4	1	+ 300%
Corse	1		-	1		-
Franche-Comté	9	16	- 44%	9	16	- 44%
Haute-Normandie	14	9	+ 56%	14	9	+ 56%
Ile-de-France	9	32	- 72%	9	32	- 72%
Languedoc-Roussillon	7	5	+ 40%	7	5	+ 40%
Limousin	6	5	+ 20%	6	5	+ 20%
Lorraine	5	2	+ 150%	5	2	+ 150%
Midi-Pyrénées	10	40	- 75%	10	40	- 75%
Nord-Pas-de-Calais	21	5	+ 320%	21	5	+ 320%
Pays de la Loire	55	23	+ 139%	55	23	+ 139%
Picardie	12	9	+ 33%	12	9	+ 33%
Poitou-Charentes	7	8	- 13%	7	8	- 13%
Provence-Alpes Côte d'Azur	17	9	+ 89%	17	9	+ 89%
Rhône-Alpes	51	27	+ 89%	51	27	+ 89%
TOTAL	339	328	+ 3%	339	328	+ 3%

► **VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A) – Janvier 2015**

Energies	Janvier				Cumul à fin janvier			
	2015	2014	variation	PDM	2015	2014	variation	PDM
Gazole	78 640	80 310	- 2,1 %	59,1 %	78 640	80 310	- 2,1 %	59,1 %
Essence	49 397	40 792	+ 21,1 %	37,1 %	49 397	40 792	+ 21,1 %	37,1 %
GPL	201	136	+ 47,8 %	0,2 %	201	136	+ 47,8 %	0,2 %
Hybride	4 294	3 784	+ 13,5 %	3,2 %	4 294	3 784	+ 13,5 %	3,2 %
Electrique	620	409	+ 51,6 %	0,5 %	620	409	+ 51,6 %	0,5 %
Superéthanol	11	20	- 45,0 %	0,0 %	11	20	- 45,0 %	0,0 %
GNV	7	2	+ 250,0 %	0,0 %	7	2	+ 250,0 %	0,0 %
Autres	0	1	0,0 %	0,0 %	0	1	0,0 %	0,0 %
TOTAL	133 170	125 454	+ 6,2 %	100,0 %	133 170	125 454	+ 6,2 %	100,0 %

► **BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyennes janvier 2015 (*)**

Moyenne des prix en janvier 2015



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

► **CONNECTIONS AU SITE cfbp.fr**

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

	Oct 2014	Nov 2014	Déc 2014	Janv 2015
Nombre total de visites sur le site	24 584	23 779	24 656	24 690
Points d'entrée sur le site				
1- Accueil	25,0 %	26,1 %	26,2 %	25,1 %
2- Carte stations GPL/CFBP	10,9 %	10,1 %	9,7 %	8,8 %
3- Caractéristiques générales des GPL	6,6 %	7,4 %	6,5 %	7,8 %
4- Atouts du GPL carburant	4,2 %	4,5 %		5,1 %
5- Offre véhicules neufs GPL	4,1 %	3,8 %	5,3 %	
5- Communiqués de presse			5,1 %	4,9 %

► **Projet de loi de transition énergétique au Sénat**

Après 9 jours de débats, soit plus de 64 heures, les sénateurs ont adopté mardi 3 mars le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte.

■ **Le vote**

Ont voté pour 127 des 144 sénateurs UMP, 37 des 41 sénateurs UDI-UC, 12 des 13 sénateurs RDSE, et certains sénateurs non-inscrits.

Les sénateurs socialistes se sont abstenus, rejoints par douze sénateurs UMP, trois sénateurs UDI-UC, le sénateur RDSE Robert Hue et trois non-inscrits. Seule la sénatrice socialiste de Paris Marie-Noëlle Lienemann, membre de l'aile gauche du PS, a ouvertement voté contre, ajoutant sa voix à celles des groupes écologiste et CRC. A noter que quatre sénateurs de droite ont aussi voté contre ce texte.

■ **L'examen du texte**

Au total, 1000 amendements ont été déposés parmi lesquels 899 ont été examinés en séance publique et 247 ont été adoptés.

Plusieurs amendements portés par le CFBP ou via l'AFG ont été adoptés.

A noter en particulier :

- Sur le sujet de la REP (Responsabilité Elargie des Producteurs) bouteille de gaz :

Déposé par l'UMP et repris par le gouvernement, cet amendement (n°978) a fait l'objet d'un consensus politique.

Il modifie le code de l'environnement en ce sens : les termes « réutilisation et prend en charge la gestion des déchets issus de ces bouteilles » sont remplacés par les mots et une phrase ainsi rédigée : « réemploi. Elle prend également en charge la reprise à titre gratuit des déchets de bouteilles de gaz dont le détenteur s'est défait hors des circuits de consigne ou de système équivalent mis en place par les producteurs. » ;

Autrement dit : les bouteilles de GPL ne sont donc plus considérées comme des déchets quand elles ont été utilisées (réemploi).

- Sur les objectifs :

Les sénateurs ont réalisé plusieurs modifications sur la partie relative aux objectifs :

> s'agissant de l'objectif général de réduction de la consommation énergétique des énergies fossiles, ils ont retenu la notion de consommation totale (incluant ainsi les consommations finales et intermédiaires) et la valorisation du potentiel des énergies « fatales in situ » en permettant leur prise en compte systématique dans les réglementations thermiques en vigueur et à venir.

> Le texte initial mettait sur un pied d'égalité les grands objectifs de la politique énergétique nationale : baisse des émissions de gaz à effet de serre de 40 % en 2030 et division par quatre en 2050, réduction de la consommation énergétique finale de 50 % en 2050, avec un premier palier de 20 % en 2030, diminution de la consommation de ressources fossiles de 30 % en 2030... Le Sénat, lui, a fait de la diminution des gaz à effet de serre « l'objectif principal ».

> La réduction de moitié de la consommation d'énergie en 2050 est devenue un objectif qui doit être « poursuivi », et non plus expressément atteint.

> L'objectif de 50 % de nucléaire dans le mix électrique a été conservé par les sénateurs, mais l'échéance de 2025 n'y figure plus. Il s'agit désormais de « viser à terme » ce pourcentage, sans aucun calendrier.

> A noter : L'amendement N°938 de M. Poniatowski visant à clarifier l'objectif général de réduction de la consommation énergétique des énergies fossiles : il modifie ainsi l'alinéa 26 : « **De réduire la consommation énergétique totale des énergies fossiles de 30 % en 2030 par rapport à l'année de référence 2012 en modulant cet objectif par énergie fossile en fonction du facteur d'émissions de gaz à effet de serre de chacune** »

.../...

- Sur la rénovation énergétique des bâtiments :

> L'obligation de rénover les bâtiments privés résidentiels les plus énergivores a été avancée à 2020 au lieu de 2030. Les bâtiments concernés sont ceux dont la consommation en énergie primaire est supérieure à 330 kWh par mètre carré et par an.

> L'obligation de rénover à partir de 2030, les logements à l'occasion d'un acte d'achat/vente en fonction de la performance énergétique a été introduite.

> A été également ajouté le fait que la rénovation énergétique des bâtiments devra être désormais accompagnée de l'installation d'un pilotage actif de l'énergie.

> **Les amendements relatifs à notre demande de sortie des GPL du dispositif des CEE ont été déposés 6 fois, mais n'ont pas été retenus.**

- Amendement n°507 **rejeté** du groupe CRC à l'article 8, qui vise à exclure les carburants alternatifs (GPL, GNV, E85, électricité) du dispositif des CEE. Amendement identique: n°550 retiré du groupe PS et n°702 de Jean-François Husson non soutenu (UMP, Meurthe-et-Moselle).

- Amendement n°508 **rejeté** du groupe CRC à l'article 8, qui vise à exclure le secteur du GPL du dispositif des CEE. Amendement identique: n°703 de Jean-François Husson non soutenu (UMP, Meurthe-et-Moselle).

> Concernant les certificats d'économies d'énergie, le texte dispose désormais que la gestion de l'obligation fioul domestique est faite par un groupement professionnel rassemblant les indépendants.

- Sur les transports :

> Définition du véhicule propre :

Celui-ci sera toujours défini par décret.

Lors des discussions, la Ministre, Ségolène Royal, a indiqué avoir « sous les yeux le projet de décret qui sera soumis aux Commissions ». A l'heure actuelle, le décret indique qu'un véhicule propre ne doit pas dépasser 90 g d'émission de CO₂ par km et 60 mg d'émission de NOX par km. Pour la Ministre, « *il n'y aura pas de véhicule diesel dans la définition des véhicules propres* ».

> Les tarifs préférentiels sur autoroutes pour les véhicules écologiques :

En l'état, le texte prévoit que « *Tout renouvellement ou renégociation de délégation et de cahier des charges doivent prévoir une tarification réduite pour les véhicules sobres et peu polluants tels que définis à l'article L. 318-1 du code de la route. Les modalités d'application du présent alinéa sont fixées par un décret en Conseil d'État.* »

- En matière de lutte contre la précarité énergétique :

> Le Sénat a interdit les frais liés au rejet de paiement pour les bénéficiaires du chèque énergie et recentré l'interdiction des coupures d'eau sur les consommateurs en situation de précarité.

■ Prochaine étape

La réunion de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte est prévue pour **le 10 mars**.

Composition de la CMP :

Députés Titulaires / 7

PS : François Brottes (Isère), Sabine Buis (Ardèche), Marie-Noëlle Battistel (Isère), Philippe Plisson (Gironde)
UMP : Julien Aubert (Vaucluse), Martial Saddier (Haute-Savoie), Michel Sordi (Haut-Rhin)

Sénateurs Titulaires

UMP : Jean-Claude Lenoir (Orne), Ladislav Poniatowski (Eure), Louis Nègre (Alpes-Maritimes)
UDI-UC : Hervé Maurey (Eure)
PS : Gérard Miquel (Lot), Franck Montaugé (Gers)
PCF : Jean-Pierre Bosino (Oise)

En cas d'échec de la CMP, la nouvelle lecture à l'Assemblée nationale pourrait avoir lieu durant les semaines gouvernementales de mi-avril.

e.coquin@cfbp.fr

Lire ci-après les commentaires parus dans le BIP du 20 février et du 4 mars 2015.



FRANCE**Le Sénat a achevé l'examen du PLTE**

Le Sénat majoritairement à droite a achevé hier soir jeudi 19 février l'examen du projet de loi sur la transition énergétique après l'avoir modifié, en particulier sur son volet nucléaire. Le projet de loi, déjà adopté par l'Assemblée, fera l'objet d'un vote solennel le 3 mars. Le gouvernement ayant engagé la procédure accélérée (une lecture par chambre), une commission mixte paritaire (7 sénateurs, 7 députés) devra ensuite trouver une version commune. En cas d'échec, l'Assemblée, majoritairement de gauche, aura le dernier mot.

En matière de fiscalité écologique, le Sénat a prévu une stricte compensation du relèvement de la part carbone par la baisse d'autres prélèvements. Concernant l'habitat, le Sénat a fixé à 2020, au lieu de 2030, la date à laquelle les logements locatifs du parc privé, dont la consommation en énergie primaire est supérieure à 330 kWh par mètre carré et par an, devront être rénovés. En outre, à partir de 2030, les bâtiments privés résidentiels devront faire l'objet d'une rénovation énergétique à l'occasion d'une mutation selon leur niveau de performance énergétique. Le Sénat a aussi choisi de rendre aux maires la possibilité d'accorder une dérogation à certaines règles d'urbanisme pour permettre la réalisation d'une isolation par l'extérieur.

En ce qui concerne les transports, l'obligation faite à l'État et à ses établissements publics d'acquérir ou d'utiliser au moins 50 % de véhicules propres lors du renouvellement de leur parc de poids lourds a été reportée à 2018. Le covoiturage est défini de manière à éviter toute confusion avec l'activité de transport de passagers. Un bilan des émissions de particules fines et d'oxydes d'azote en fonction de leur source d'émission devra être réalisé. Enfin, le contrôle technique a été renforcé pour tenir compte des émissions de particules fines et de polluants atmosphériques. Les sénateurs ont aussi prévu, d'ici 2022, l'extension des consignes de tri à tous les emballages plastiques.

Le Sénat a par ailleurs posé les bases d'une réforme de la contribution au service public de l'électricité (CSPE) en proposant un vote annuel du Parlement en loi de finances et une contribution recentrée sur le soutien aux énergies renouvelables. Enfin, en matière de lutte contre la précarité énergétique, la chambre haute a interdit les frais liés au rejet de paiement pour les bénéficiaires du chèque énergie.



FRANCE**PLTE : quel texte sortira de la Commission mixte paritaire ?**

Alors que le vote solennel au Sénat sur le projet de loi de transition énergétique (PLTE) pour la croissance verte était attendu pour hier mardi 3 mars vers 16 heures (et il s'est avéré positif), François Brottes était l'invité du débat *BIP-Enerpresse* organisé ce même jour en matinée. Le député-président de la commission des Affaires économiques de l'Assemblée nationale a évoqué deux hypothèses pour l'avenir de ce texte. Soit la Commission mixte paritaire (CMP), qu'il va présider, échoue, soit elle aboutit à un compromis, le député soulignant que la CMP (7 députés, 7 sénateurs) avait « *un large pouvoir de réécriture* ». Si la date de la CMP n'est toujours pas validée – il faut attendre le vote du Sénat pour lancer la convocation –, le 10 mars tient toujours la corde, a assuré le député PS. La CMP, dont on ne connaît pas non plus la durée, revêt un réel enjeu politique pour le gouvernement. Comment concilier les demandes des Écologistes (un mini-remaniement suite aux élections départementales est évoqué) et ne pas provoquer un clash avec la majorité de droite du Sénat ?

Mardi, la ministre de l'Énergie, Ségolène Royal, a indiqué, *via* un communiqué, sa volonté, concernant « *des points soulevés par les ONG, (...) de revenir au texte initial, enrichi d'amendements* ». Interrogé le même jour, F. Brottes n'est pas été plus loin que les deux points non-négociables dont il avait déjà fait part, à savoir redescendre le plafond du parc nucléaire et supprimer le seuil de distance de 1 000 m entre une éolienne et une habitation. Nul doute que le député a bien d'autres sujets à mettre sur la table de la CMP.

Réécrire le texte en CMP, beaucoup ne serait pas contre. Exemple, le secteur du gaz n'est pas satisfait de la place qui lui est alloué dans la transition énergétique. Présent au débat *BIP-Enerpresse*, Olivier Aubert, directeur de l'offre de GRTgaz, a regretté que le projet de loi « *ne donne pas un signal ou un encouragement au développement d'infrastructures* » pour le gaz dans les transports, contrairement au secteur électrique. Ce dernier, lui-aussi, souhaiterait des changements. Robert Durdilly a pointé les enjeux en matière de sécurité d'approvisionnement, des insuffisances quant au pilotage, dans la durée, du développement des ENR ou encore la maîtrise de l'évolution de la CSPE. Le président de l'Union française de l'électricité (UFE) a aussi plaidé pour que la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) traite de « *la question des transferts d'usage* ».

Fabien Choné a lui axé son propos notamment sur la recherche du bon modèle économique de l'effacement et sur la nécessité de respecter le principe de la couverture des coûts par les tarifs de l'opérateur historique. Sur ce point, le directeur général de Direct Energie a soulevé une « *contradiction* » entre la position française dans le PLTE, qui valide le non-respect de ce principe, et celle de la Commission européenne exprimée dans l'Union de l'énergie. Un nouveau débat en perspective ?

3 En Bref

► Un nouveau projet de rénovation au propane à Guerville (78)

Après les projets de rénovation de bâtiments menés à Préveranges et à Saint-Pellerin, le CFBP soutient le projet de rénovation au propane à Guerville dans les Yvelines.

Il s'agit, pour la commune de Guerville, en lien avec l'Office Public de l'Habitat Mantes-en-Yvelines, de créer 16 logements au 37 rue Pierre Curie à Guerville par réhabilitation d'un ancien corps de ferme et extension neuve.

Ce projet, qui sera achevé au 1^{er} trimestre 2015, s'inscrit dans une politique de développement durable et d'aménagement du territoire, avec un triple objectif : garantir l'efficacité énergétique des bâtiments, maîtriser les charges via l'optimisation des consommations énergétiques des logements et assurer le bien-être et le confort des locataires.

Cette opération est certifiée PH&E avec option Effinergie rénovation pour l'existant, et H&E avec label BBC Effinergie pour le neuf.

Françoise Quintin, directrice générale de Mantes en Yvelines Habitat, explique le choix de l'énergie dans un entretien pour Batiactu.com :

"Nous avons travaillé sur les énergies renouvelables. Mais à l'époque, vers 2008-2010, il n'y avait pas de pompes à chaleur qui convenaient. Il n'y avait pas de potentiel géothermique non plus. Le solaire thermique était compliqué d'entretien, avec un accès en toiture à prévoir et des coûts élevés d'intervention. Ce n'était pas rentable pour une dizaine de logements".

Elle poursuit : "Le bois énergie obligeait un retraitement des cendres également coûteux. Quant au gaz naturel, il n'y avait pas de réseau sur la commune. La solution gaz propane avec cuve enterrée s'est donc imposée comme la plus pratique".

(Extrait de Batiactu.com, 28 janvier 2015 - voir : ["Une chaudière propane pour chauffer des corps de ferme réhabilités"](#).)

Voir ci-dessous la fiche du CFBP décrivant ce projet

et aussi en téléchargement <http://www.cfbp.fr/gpl-maitrise-de-l-energie/projets-exemplaires-au-propane-n582>:

Bâtiment Basse Consommation au Propane

> Commune de Guerville (Yvelines)



Guerville :

- 2000 habitants
- Situé en région Île de France
- Département des Yvelines

Résumé :

La commune de Guerville a décidé, en lien avec l'Office Public de l'Habitat Mantes en Yvelines Habitat, de créer 16 logements au 37 rue Pierre Curie à Guerville par réhabilitation d'un ancien corps de ferme d'une part et extension neuve d'autre part.

Ce projet, achevé en 2015, s'inscrit dans une politique de développement durable et d'aménagement du territoire avec un triple objectif : garantir l'efficacité énergétique des bâtiments, maîtriser les charges via l'optimisation des consommations énergétiques des logements et assurer le bien-être et le confort des locataires.

Cette opération est certifiée PH&E avec option Effinergie rénovation pour l'existant et H&E avec label BBC Effinergie pour le neuf.

Création de 16 logements sociaux en R et R+1 au niveau BBC

> **Etat initial :**

- Surface terrain : 3825 m²
- Corps de 7 bâtiments anciens à usage agricole non habitables

> **Etat final :**

- Petits collectifs de 8 logements et 8 maisons individuelles en R+1
- Surface habitable : 1125 m²

Consommation énergétique (en énergie primaire)

Emission des gaz à effet de serre (GES)

Nota : cette étude n'est pas un DPE et utilise un autre mode de calcul que celui utilisé dans le DPE. Les consommations comprises dans l'étiquette sont le chauffage l'ecs, le refroidissement, l'éclairage, la ventilation et auxiliaires de chauffage.

> Commune de Guerville (Yvelines)

Bâtiment Basse Consommation au Propane

> Commune de Guerville (Yvelines)

AVANT TRAVAUX



APRES TRAVAUX



Localisation

- Guerville (78)
- Zone climatique : H1a
- Altitude : 90 m

Performance énergétique

Performance du bâtiment	Niveau label BBC - Effinergie
64,24 kWhép/(m ² .an)	65,00 kWhép/(m ² .an)

Performances règlementaires

• Ubât (en W/m².K)

Performance Enveloppe	U _{tot} max	Gain
0,270 W/m ² .K	0,645 W/m ² .K	58,14 %

• Cep (en kWhép/m².an)

Consommation conventionnelle	Référence RT 2005	Gain
67,32 kWhép/(m ² .an)	178,77 kWhép/(m ² .an)	62,34 %

Décomposition du Cep

- Chauffage : 30,11 kWhép/(m².an)
- Eau Chaude Sanitaire : 21,1 kWhép/(m².an)
- Eclairage : 10,88 kWhép/(m².an)
- Auxiliaire de ventilation : 4,17 kWhép/(m².an)
- Auxiliaire de chauffage et d'ECS : 1,06 kWhép/(m².an)

• Tic (en °C)

Température int. conventionnelle	Tic réf	Gain
26,66 °C	30,92 °C	4,26 °C

Délivrés par Cerqual

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 qui assure la distribution des GPL sur l'ensemble du territoire français et en particulier dans les 27000 communes françaises non raccordées au réseau de gaz naturel. Le CFBP représente ses cinq adhérents - Antargaz, Butagaz, Primagaz, Totalgaz et Vitogaz - auprès des différents acteurs politiques et économiques.

Comité Français du Butane et du Propane - 8, Terrasse Bellini 92807 PUTEAUX Cedex - contact@cfbp.fr

Pour plus d'informations : www.cfbp.fr, www.gpl.fr.

L'énergie est notre avenir, économisons-la !





4 AGENDA

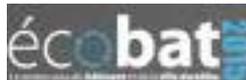
■ 18 mars 2015 : Convention de l'AFG « Bilan et perspectives gazières » - Paris

Cette Convention se tiendra :
Auditorium HSBC - Salle Benjamin Rossier
109 avenue des Champs Elysées - 75008 PARIS

<http://www.afgaz.fr/site/index.php>

■ 18 mars – 20 mars 2015 : Salon Ecobat 2015 – Paris Porte de Versailles

Atelier « L'énergie GPL pour atteindre les niveaux HPE et BBC : la preuve par l'exemple »
le jeudi 19 mars à 16 heures



Programme complet et inscriptions sur
<http://www.salon-ecobat.com/>

■ 31 mars - 2 avril 2015 : Salon des achats & de l'environnement de travail - Paris Porte de Versailles pavillon 1

Dans le cadre de ce salon, un atelier aura pour sujet « L'énergie GPL pour atteindre les niveaux HPE et BBC rénovation : la preuve par l'exemple », **mercredi 1^{er} avril de 12 h à 12 h 45.**

A partir des retours d'expériences de collectivités, il sera question de l'amélioration des performances énergétiques de constructions publiques et résidentielles avec le butane et le propane.

Programme complet et inscriptions sur
<http://www.salon-achats-environnement-de-travail.fr/>



e.coquin@cfbp.fr





5 DANS LA PRESSE

> **Trois questions à Joël Pedessac, directeur général du CFBP**
Perspectives Entrepreneurs – février 2015

> **Pas de printemps pour le GPL**
Le Monde – 01-02 février 2015

> **Transition énergétique : le Sénat enrichit la partie bâtiments**
AFP – 13 février 2015

> **Le salon COFAQ [Comptoir français de la quincaillerie] toujours plus en pointe**
Centre Presse – 16 février 2015





- Ces derniers temps, le GPL fait à nouveau parler de lui. Comment explique-t-on ce retour sur scène d'un carburant existant depuis une trentaine d'années en France ?

Il y a plus d'un an, une directive européenne a enjoint aux pays membres de se pencher sur la question des carburants alternatifs pour réduire les émissions de CO₂. L'électricité prend de plus en plus d'importance. L'hydrogène également, mais aussi le GPL, dont le taux de pollution est bien moindre que les autres carburants, et notamment par rapport au diesel, qui est en ce moment dans le collimateur du gouvernement, même si les véhicules Diesel qui sortiront dans les années à venir répondront aux normes antipollution Euro 6. Le GPL apparaît d'autant plus comme une alternative intéressante qu'il ne nécessite plus une motorisation différente de celles qui équipent le parc automobile. En outre, il permet des autonomies de 500 km et un plein instantané, comme sur tout véhicule classique, ce que ne permet pas l'électricité.

- Malgré tout, le GPL fait encore un peu peur. On a en tête les parkings qui interdisent l'accès aux véhicules GPL mais aussi le réservoir volumineux que l'on doit faire installer dans le coffre de sa voiture...

Il y a quinze ans, il y a eu en effet un accident dû au GPL. À ma connaissance, il n'y en a pas eu depuis. Combien y en a-t-il eu avec l'essence ? En parallèle, la technologie du GPL a progressé. Certes, il existe toujours une certaine d'installateurs GPL qui transforment une voiture pour un budget compris entre 2000 et 3000 euros. Mais, aujourd'hui, les constructeurs s'y mettent largement et construisent notamment leurs plus petits véhicules 100 % GPL. C'est moins cher que de sortir des moteurs Diesel aux normes Euro 6. Renault, avec la Dacia, est un bel exemple. Mais c'est aussi le cas avec la Clio ou les modèles chez Fiat, Opel... Le problème des garages qui refusent le GPL est aujourd'hui résolu. Notre problème, c'est simplement que les panneaux sont restés ! Nous travaillons donc avec les parkings, pour qu'ils les suppriment et les remplacent par un panneau 'Bienvenue au GPL'...

- Mais s'approvisionner en GPL ne reste-t-il pas plus compliqué ? Et est-ce un carburant financièrement plus attractif ?

Il existe en France 1700 stations GPL bien répertoriées : soit une station sur 7. Il y en a 6800 en Allemagne et 3500 en Italie ! Avec environ 500 kilomètres d'autonomie, une voiture GPL a largement de quoi aller d'une station GPL à une autre. En outre, selon la croissance du parc GPL, soit 257 000 voitures aujourd'hui, il n'est pas exclu que le nombre de stations distribuant du GPL augmente également. Nous sommes à une période charnière. D'une façon générale, les stations-service de demain auront une offre plus riche qu'aujourd'hui, puisque les carburants vont se diversifier. Il existe 8000 bornes électriques. Il en faudrait 100 000... Financièrement, à 0,80 € le litre en moyenne, le GPL est bien sûr un carburant attractif. D'autant que les petites voitures GPL coûtent désormais le même prix, voire sont moins chères que leurs concurrentes. ■



STYLES

Pas de printemps pour le GPL

Ce carburant « écologique » deux fois moins cher que l'essence pourrait profiter de la hausse des prix du diesel. Mais il reste à la traîne...

AUTOMOBILE

Il ne suffit pas de jouir d'une réputation – justifiée – de carburant écologique et d'être proposé à moitié prix de l'essence pour faire florès. Le GPL (gaz de pétrole liquéfié) en fait la dure expérience. L'abaissement de quatre centimes d'euro par litre imposé au diesel devrait pourtant ouvrir des perspectives de rebond à ce combustible, mélange de butane et de propane, qui émet peu de CO₂, encore moins de NO_x (oxydes d'azote) et aucune particule.

Ces spécificités ont longtemps incité les gouvernements à faire du GPL une alternative au gazole pour les gros rouleurs, intéressés par son prix réduit (environ 0,86 euro par litre actuellement). Même si cet avantage est en partie effacé par une surconsommation de 20 % à 40 %, liée, notamment, à la moindre densité du GPL.

Pourtant, personne ne s'attend à un redémarrage sur les chapeaux de roue. Logé, fiscalement parlant, à la même enseigne que les motorisations 100 % essence de moins en moins gourmandes, ce carburant qui n'est distribué, en moyenne, que dans une station-service sur sept, ne devrait connaître qu'un modeste regain en 2015.

Au **Comité** français du butane et du propane (CFBP), on se contente de relever « des signes positifs ». En 2009, les pouvoirs publics avaient octroyé une prime spécifique à l'achat de 2 000 euros, qui avait fait brusquement décoller les immatriculations de modèles GPL (toujours commercialisés en « bicarburation », ce qui leur impose de disposer également d'un réservoir pour l'essence). De 2 500 par an en 2008, celles-ci avaient bondi à 25 000 l'année suivante, puis à 75 500 en 2010. Un chiffre qui ne représentait qu'une goutte d'eau parmi les 2 millions d'immatriculations annuelles, mais pouvait laisser entrevoir une conversion, même partielle, des Français au GPL à l'instar des automobilistes néerlandais, italiens ou polonais.

Incitation coûteuse

Victime de son succès, cette incitation s'est révélée beaucoup plus coûteuse que prévu pour les finances publiques, et fut brutalement supprimée fin 2010. Depuis, le parc roulant de véhicules alimentés au GPL (estimé à 257 000 unités en France sur un total de 7 millions en Europe) n'a guère évolué.

En 2014, les ventes n'ont pas excédé à 232 unités, malgré les ristournes de 50 %, voire la gratuité, octroyées par certaines régions sur le certificat d'immatriculation (ex-carte grise). Autre faveur :

les véhicules fonctionnant au GPL ne sont pas concernés en cas de circulation alternée lors des pics de pollution. Quant aux réservoirs à gaz modernes, équipés d'une soupape, ils sont parfaitement sûrs et ne sont plus interdits dans les parkings.

À côté des rares marques (Fiat, Opel, Renault) qui continuent de proposer dans leur gamme quelques modèles en bicarburation, le leader de ce micromarché est Dacia, qui pèse à lui seul plus des trois quarts des ventes. La filiale low cost de Renault, qui avait fait un malheur en 2008-2010 avec sa berline Sandero « GPLisée », a équipé la quasi-totalité de ses modèles et vient juste de renouveler l'offre sur son best-seller, le faux 4 × 4 nommé Duster. Le constructeur roumain a décidé de proposer une version GPL – sans supplément de prix – sur son entrée de gamme, avec un moteur essence quatre-cylindres 1,6 litre, pas vraiment à la pointe de la technologie mais bon marché, dont l'adaptation à la bicarburation est désormais directement réalisée à l'usine.

Sur un parcours intégralement urbain, la consommation frise les 10 litres aux 100 km, ce qui, pour un moteur fonctionnant au gaz, est assez raisonnable. L'économie d'usage permet de relativiser le malus, passé de 500 à 900 euros depuis le 1^{er} janvier, im-



posé à savoir du Diesel GPL, à 46 g de CO₂ au litre, disponible à partir de 11 990 euros. Dommage que cette motorisation soit bruyante et le moteur franchement dépourvu en équipements (pas d'onduleur de bord, ni d'indicateur de la température extérieure ou de réglage électrique des rétroviseurs). Ce véhicule devrait convenir aux gros rouleurs à petit budget qui considèrent que le diesel est trop cher. A court terme, la gamme Eco2 ainsi que la Renault Clio recevront une adaptation plus moderne du petit moteur à cylindres essence de Renault.

Les obstacles mis à la diffusion du GPL, carburant peu polluant mais privé d'une réaction réellement incitative, renvoient au profond déséquilibre qui caractérise les fiscalités française et européenne, équilibrées par la réduction des émissions de CO₂. Une priorité louable mais qui relegue au second plan – le lobbying des marques allemandes n'y est pas pour rien – la prise en compte des particules fines, mais aussi des très nuisibles émissions de NO_x.

JEAN-MICHEL NORMAND

Actualisez votre actualité
intéressante sur
lemonde.fr/actualite

**En 2014,
les ventes
de véhicules
alimentés au GPL
n'ont pas
excédé
2 232 unités**





PAYS : France
SURFACE : 84 %
PERIODICITE : Quotidien



► 13 février 2015 - Edition Fil Eco

Transition énergétique: le Sénat enrichit la partie bâtiments

PARIS, 13 févr. 2015 (AFP) -

Le Sénat, majoritairement à droite, a amélioré la partie du projet de loi de transition énergétique qui concerne l'isolation des bâtiments, s'attirant vendredi les remerciements de la ministre de l'Ecologie, Ségolène Royal.

"Nous venons de clore un volet clé de ce projet de loi: le bâtiment représente 40% de la consommation d'énergie", a souligné la ministre. "Le Sénat a accompli un travail de grande qualité qui a sensiblement amélioré le texte", a-t-elle estimé.

"Nos concitoyens attendent avec impatience de telles dispositions pour engager des travaux" d'isolation. "C'est un signal fort envoyé aux entreprises: elles pourront, grâce à la visibilité que nous leur donnons, investir, recruter, former et développer leur activité", a ajouté Mme Royal.

Les sénateurs ont décidé qu'il serait obligatoire de rénover les bâtiments privés résidentiels les plus énergivores avant 2020, alors que le gouvernement prévoyait cette obligation avant 2030. Il s'agit des bâtiments dont la consommation en énergie primaire est supérieure à 330 kwh d'énergie primaire par mètre carré et par an.

De la même manière, ils ont inséré un article additionnel écologiste pour rendre progressivement obligatoire, à partir de 2030, la rénovation des logements à l'occasion d'une vente en fonction de la performance énergétique du logement. "Les changements de propriétaires amènent souvent à la réalisation de travaux et les travaux sont plus facilement réalisables puisque le logement est vide", a relevé Ronan Dantec (écologiste).

Ils ont par ailleurs adopté la possibilité de dérogation aux règles d'urbanisme pour isoler extérieurement les bâtiments, et voté un amendement qui encourage le recours aux matériaux bio-sourcés lors de la rénovation de bâtiments et de la construction de bâtiments neufs.

Ils ont également précisé les cas autorisés de dérogation à l'obligation de mise en place d'installation permettant d'individualiser les frais de chaleur et d'eau chaude consommées dans un immeuble, revenant sur une disposition de leur commission des Affaires économiques qui en exemptait les logements sociaux.

Le Sénat a ensuite adopté la partie du projet de loi prévoyant de développer les transports propres pour améliorer la qualité de l'air et protéger la santé.

Il a notamment confirmé la disposition votée par les députés d'accorder une réduction de l'impôt sur les sociétés pour les entreprises qui mettent gratuitement à disposition de leurs salariés une flotte de vélos.

Il a ajouté un article destiné à mieux répartir, grâce aux péages, les flux de circulation dans les Alpes.

Il a aussi adopté l'article relatif au déploiement de véhicules propres dans les flottes publiques tout en reportant au 1er janvier 2018, au lieu de 2016, l'obligation pour l'État et ses établissements publics d'avoir au moins 50% de véhicules propres.

Les sénateurs ont enfin approuvé l'article permettant le déploiement des infrastructures liées aux véhicules électriques et hybrides. A cette occasion, ils ont proposé de réduire de 15% le nombre de places de stationnement prévu par un plan local d'urbanisme, en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques en autopartage.

Le projet de loi, déjà adopté par l'Assemblée, est examiné au Sénat jusqu'au 19 février. Il fera l'objet d'un vote solennel le 3 mars.

Le gouvernement ayant engagé la procédure accélérée (une lecture par chambre), il fera ensuite l'objet d'une commission mixte paritaire (7 sénateurs, 7 députés) pour trouver une version commune. En cas d'échec, l'Assemblée, majoritairement de gauche, aura le dernier mot.

jlp/frd/els

Afp le 13 févr. 15 à 19 34.

TX-PAR-BAC67

Tous droits de reproduction réservés





consommation

Le salon COFAQ toujours plus en pointe

Le salon des professionnels de la quincaillerie se termine aujourd'hui. Réservé aux professionnels, il leur permet de découvrir ce qu'ils vendront demain.

Pour sa 3^e édition, le salon de Cofaq (Comptoir français de la quincaillerie), premier réseau français de quincailliers indépendants dont le siège se trouve à Poitiers, promet de battre tous les records. Jusqu'à ce soir, il accueille au parc des expositions de Poitiers 267 exposants représentant les plus grandes marques de matériels vendus en quincaillerie tant aux professionnels qu'aux particuliers. On s'attendait à franchir le millier de visiteurs en deux jours, représentant les 318 points de vente du groupe à l'enseigne Brico pro ou Master Pro.

Une nouveauté pour le chauffage d'appoint

Ce salon est l'occasion pour les fabricants de faire connaître à ce puissant réseau leurs dernières inventions, à l'image des nouveaux chargeurs de batterie par induction de Bosch ou du module thermique pour caméras Virax, qui permet de détecter rapidement les anomalies des installations de chauffage.

Si nombre de nouveautés s'adressent à une clientèle professionnelle, tel n'est pas le cas de la dernière invention de Primagaz, qui n'est pas encore commercialisée. Il s'agit d'un radiateur de chauffage d'appoint, au gaz évidemment. Non content de chauffer deux à



Rémi Lavignolle présente le nouvel appareil de chauffage qui n'a pas encore reçu de nom et sera commercialisé en septembre 2015.

trois fois plus vite que des radiateurs d'appoint classiques à bain d'huile ou électriques, ce petit cube de 40X40 cm est considérablement moins encombrant que les chauffages

au gaz traditionnels. Autre avantage: la bouteille de gaz (de type « Twiny ») se branche d'un simple clic, sans flexibilité: « On clipse, on allume et on chauffe », explique Rémi Lavi-

gnolle, chef de produit, qui défendra son chauffage d'appoint aujourd'hui pour le trophée « Innovation ». Même si la combustion à 95 % permet de ne dégager que fort peu de CO₂, il est recommandé d'utiliser ce type de chauffage dans un local suffisamment aéré, idéal pour une véranda, une salle de bains ou un atelier. Cette innovation est annoncée au prix public de 169 € TTC, soit dans la moyenne haute de ce qui se fait en matière de chauffage d'appoint.

Vincent Buche

CFBP 5877303400524

à noter

Le Salon COFAQ réserve traditionnellement sa journée de lundi à la remise de ses trophées. Ceux-ci récompensent les meilleurs produits en matière de développement durable et d'innovation. Dans cette dernière catégorie, douze produits sont en compétition

dans la sélection « professionnels » et neuf dans la sélection « grand public », allant de l'établi escamotable ou support de pinceau qui se pose en bord de pot, en passant par une nouvelle colle encore plus forte que la colle forte.

85765ac5300550072e847443100e5401044e790134529

Tous droits réservés à l'éditeur



SOMMAIRE

1- STATISTIQUES (février 2015)..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

- ▶ Lancement des travaux de la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE)
- ▶ Le Biopropane : positionnement de la filière GPL

3- EN BREFPage 6-9

- ▶ Campagne « Propane Mon amour » : les bonnes raisons de tomber amoureux du propane
- ▶ Opération « Bienvenue au GPL »
- ▶ Rallye Monte-Carlo : le GPL sur le podium !

5- PRESSE..... Page 10-19

- ▶ Le GPL sera-t-il relancé par les politiques anti-pollution ?
- L'Argus Pro – 10 mars 2015
- ▶ Les ventes de voitures au GPL retrouvent des vents porteurs –
- Les Echos – 11 mars 2015
- ▶ Parkings : le GPL retrouve enfin sa place - BIP – Bulletin de l'industrie pétrolière – 11 mars 2015
- ▶ Vers un retour du GPL ? - Le Journal de l'automobile – 11 mars 2015
- ▶ Coénove : une filière déjà engagée dans la transition énergétique –
- Couverture Plomberie – janvier-février 2015
- ▶ Une mairie rurale chauffée au gaz
- Maires de France - mars 2015
- ▶ Rallye de Monte-Carlo Energies Nouvelles : Une première à Montauban particulièrement réussie - Le Petit Journal - édition Tarn et Garonne – 21-22 mars 2015

1 STATISTIQUES (Février 2015)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	FEV-2015	FEV-2014	Variation 2015/2014
Température moyenne	4°5	7°7	- 3,2°
Nombre de jours ouvrés	20	20	0
Degrés-jours du mois	351,2	259,7	+ 35,2 %
Coefficient de rigueur	1,060	0,784	+ 35 %
Degrés-jours cumulés	721,1	558,6	+ 29,1 %

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

▶ Chiffres-clés des GPL pour Février 2015

- > Total Ventes « vrac » février 2015 vs février 2014 : + 18,5 %
- > Total Ventes « conditionné » février 2015 vs février 2014 : + 3,5 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » fév. 2015 vs fév. 2014 : - 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 - Février 2015

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Fév-2015	Fév-2014	Variation	Fév-2015	Fév-2014	Variation
BUTANE						
conditionné	21 049	20 589	+ 2,2 %	43 439	43 214	+ 0,5 %
vrac	4 463	5 479	- 18,5 %	9 087	10 790	- 15,8 %
s/total Butane	25 512	26 068	- 2,1 %	52 526	54 004	- 2,7 %
PROPANE						
conditionné	9 782	8 980	+ 8,9 %	19 532	18 551	+ 5,3 %
Condi/carburant	5 068	5 121	- 1,0 %	9 810	10 158	- 3,4 %
s/total conditionné	14 850	14 101	+ 5,3 %	29 342	28 709	+ 2,2 %
Vrac carburant	2 513	2 482	+ 1,2 %	4 780	4 966	- 3,7 %
Vrac 0/6 T	89 058	71 713	+ 24,2 %	166 872	163 194	+ 2,3 %
Vrac 6/12 T	17 049	13 565	+ 25,7 %	34 127	28 619	+ 19,2 %
Vrac 12/80 T	26 855	22 603	+ 18,8 %	53 094	48 101	+ 10,4 %
Vrac 0/80 T	132 962	107 881	+ 23,2 %	254 093	239 914	+ 5,9 %
Vrac > 80 T	23 845	22 390	+ 6,5 %	47 764	46 329	+ 3,1 %
Réseau canalisé	9 073	7 604	+ 19,3 %	18 076	15 904	+ 13,7 %
Sous-total vrac	168 393	140 357	+ 20,0 %	324 713	307 113	+ 5,7 %
Sous-total propane	183 243	154 458	+ 18,6 %	354 055	335 822	+ 5,4 %
GPLc / Stations	5 667	6 600	- 14,1 %	12 212	14 592	- 16,3 %
Total conditionné	35 899	34 690	+ 3,5 %	72 781	71 923	+ 1,2 %
Total vrac	172 856	145 836	+ 18,5 %	333 800	317 903	+ 5,0 %
TOTAL	214 422	187 126	+ 14,6 %	418 793	404 418	+ 3,6 %
Dont carburant	13 248	14 203	- 6,7 %	26 802	29 716	- 9,8 %



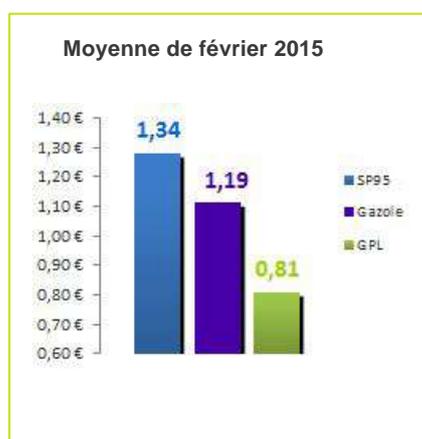
► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) Janvier 2015

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Fév-2015	Fév-2014	variation	Fév-2015	Fév-2014	variation
Alsace	18	2	+ 800%	21	5	+ 320%
Aquitaine	15	21	- 29%	38	58	- 34%
Auvergne	8	9	- 11%	21	18	+ 17%
Basse-Normandie	15	8	+ 88%	51	27	+ 89%
Bourgogne	6	10	- 40%	10	23	- 57%
Bretagne	53	29	+ 83%	69	61	+ 13%
Centre	26	22	+ 18%	42	46	- 9%
Champagne-Ardenne	1	2	- 50%	5	3	+ 67%
Corse	2	2	+ 0%	3	2	+ 50%
Franche-Comté	5	19	- 74%	14	35	- 60%
Haute-Normandie	16	23	- 30%	30	32	- 6%
Ile-de-France	8	9	- 11%	17	41	- 59%
Languedoc-Roussillon	8	37	- 78%	15	42	- 64%
Limousin	4	7	- 43%	10	12	- 17%
Lorraine	8	9	- 11%	13	11	+ 18%
Midi-Pyrénées	11	15	- 27%	21	55	- 62%
Nord-Pas-de-Calais	13	6	+ 117%	34	11	+ 209%
Pays de la Loire	50	29	+ 72%	105	52	+ 102%
Picardie	9	24	- 63%	21	33	- 36%
Poitou-Charentes	4	16	- 75%	11	24	- 54%
Provence-Alpes Côte d'Azur	8	7	+ 14%	25	16	+ 56%
Rhône-Alpes	87	43	+ 102%	138	70	+ 97%
TOTAL	375	349	+ 7%	714	677	+ 5%

► **VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A) – Février 2015**

Energies	Février				Cumul à fin Février			
	2015	2014	variation	PDM	2015	2014	variation	PDM
Gazole	86 553	92 197	- 6,1 %	58,6 %	165 193	172 507	- 4,2 %	58,8 %
Essence	55 210	44 698	+ 23,5 %	37,4 %	104 607	85 490	+ 22,4 %	37,3 %
GPL	108	133	- 18,8 %	0,1 %	309	269	+ 14,9 %	0,1 %
Hybride	4 609	3 825	+ 20,5 %	3,1 %	8 903	7 609	+ 17,0 %	3,2 %
Electrique	1 084	411	+ 163,7 %	0,7 %	1 704	820	+ 107,8 %	0,6 %
Superéthanol	14	22	- 36,4 %	0,0 %	25	42	- 40,5 %	0,0 %
GNV	6	2	+ 200,0 %	0,0 %	13	4	+ 225,0 %	0,0 %
Autres		2	0,0 %	0,0 %		3		0,0 %
TOTAL	147 584	141 290	+ 4,5 %	100,0 %	280 754	266 744	+ 5,3 %	100,0 %

► **BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne février 2015 (*)**



(*) 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

	Nov 2014	Déc 2014	Janv 2015	Fév 2015
Nombre total de visites sur le site	23 779	24 656	24 690	25 228
Points d'entrée sur le site				
1- Accueil	26,1 %	26,2 %	25,1 %	23,7 %
2- Carte stations GPL/CFBP	10,1 %	9,7 %	8,8 %	10,3 %
3- Caractéristiques générales des GPL	7,4 %	6,5 %	7,8 %	7,7 %
4-5 Atouts du GPL carburant	4,5 %		5,1 %	5,0 %
5- Offre véhicules neufs GPL	3,8 %	5,3 %		
4-5- Communiqués de presse		5,1 %	4,9 %	5,2 %



► Lancement des travaux de la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE)

Afin d'accélérer la mise en œuvre de la future loi de transition énergétique pour la croissance verte, Ségolène Royal a lancé, le 9 mars 2015, à l'occasion de la première réunion du comité de suivi, les travaux de la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE).

La PPE est l'un des deux outils structurants du pilotage de la transition énergétique avec la stratégie nationale bas carbone (SNBC).

Les travaux de la PPE devront aboutir à la publication, d'ici la fin de l'année 2015, d'un décret et d'un rapport présenté au Parlement.

La PPE va permettre de décliner de façon opérationnelle les orientations de la politique énergétique fixées par le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte.

Cette première PPE va couvrir une première période de 3 ans (2016-2018), puis une seconde période de 5 ans (2019-2023). Les PPE suivantes seront établies sur deux périodes de 5 ans, calées sur les quinquennats. Sur la première période, la PPE décrira une trajectoire cible. Sur la seconde période, elle décrira l'enveloppe des scénarios possibles, ce qui se traduira par des fourchettes pour les différents aspects.

Le CFBP participera aux travaux via l'AFG, mais également directement aux ateliers suivants :

- Chaleur dans le secteur domestique
- Chaleur dans le secteur collectif et tertiaire
- Chaleur dans les secteurs de l'industrie, agricole, de l'énergie
- Biogaz
- Offre et demande gazière

Un atelier « Energie et Transports » devrait également être organisé.

e.coquin@cfbp.fr

► Le Biopropane : positionnement de la filière GPL

La filière GPL recherche des solutions pour mettre à disposition du biopropane.

Des technologies existent :

- Une unité de production de transformation de matières organiques basée aux Pays-Bas mettra d'ici fin 2016 sur le marché européen 40 000 t/an de biopropane (= 550 GWh) dont 5 000 tonnes/an (= 69 GWh) seront disponibles en France.
- Plusieurs laboratoires de biotechnologies travaillent sur le développement de solutions alternatives.

Il s'agit d'une première étape dans l'introduction d'une part d'ENR dans la production du propane : la filière prévoit de soutenir des initiatives locales pour, à terme, développer des unités de production en France.

A l'horizon 2030, l'objectif est de porter la part de l'énergie GPL d'origine renouvelable à 2.5 TWh (10% des ventes - référence 2014).

L'importance du secteur agricole en France ainsi que de l'industrie agroalimentaire lui donne une place favorable par rapport à de nombreux autres pays européens pour le développement d'énergies renouvelables à partir de ce secteur.

Le biopropane peut être produit partout en France, en particulier dans les territoires non desservis par le réseau de gaz naturel.

A terme, le biopropane sera une énergie créatrice d'emplois non délocalisables : assurée de manière décentralisée à partir de matières organiques, sa production contribue au développement des territoires et peut jouer un rôle très significatif dans la mise en œuvre à grande échelle de l'économie circulaire.

e.coquin@cfbp.fr
jb.jarry@cfbp.fr



3 EN BREF

► Campagne « Propane Mon amour » : Les bonnes raisons de tomber amoureux du propane

Le contexte actuel offre des perspectives de développement pour le propane, (recherche de solutions moins carbonées, fiscalité, amélioration de l'efficacité énergétique, promotion des économies d'énergies...), notamment en prenant des parts de marché sur le fioul.

Le CFBP a lancé une campagne de communication « B to B » intitulée « Propane Mon amour » auprès des cibles prescriptrices : bureaux d'études et Installateurs-chauffagistes avec pour objectifs :

- Positionner le GPL dans les projets de rénovation
- Convertir les projets/installations fioul au propane
- Et à moyen terme, positionner le GPL dans les projets de rénovation ET de constructions neuves.

Esprit de la campagne

Le propane dispose de toute une série d'atouts mais pas un seul qui domine les autres, qui pourrait permettre au propane d'émerger parmi les autres énergies.

Le parti pris est donc de mettre en avant chaque atout que le propane peut avoir vis-à-vis d'une autre énergie.

La campagne « PROPANE MON AMOUR » traite donc de manière humoristique la rupture énergétique sur le mode de la rupture amoureuse !

La campagne se compose de :

- un plan média on et offline
- une opération de marketing direct : envoi d'une brochure, de cartes postales qui mettent en avant l'atout du propane par rapport au fioul, gaz naturel et électricité et un courrier d'accompagnement
- des prises de parole tout au long de l'année
- et un site internet dédié : www.propane-monamour.fr, avec de la documentation, des témoignages, des contacts et des conseils pour les prescripteurs et les prospects.

Lancée en février, la campagne se déroulera tout au long de l'année 2015.



e.coquin@cfbp.fr

► Opération « Bienvenue au GPL »

Mardi 10 mars 2015, le CFBP a organisé une conférence ouverte aux médias et aux institutionnels, en partenariat avec le gestionnaire de parking Q-Park et la Mairie de Paris.

Q-Park est le 1^{er} gestionnaire de parking à avoir remplacé l'intégralité des panneaux interdits au GPL dans ses parkings par le panneau « Bienvenue au GPL ». Une belle opportunité de communiquer sur le thème de l'écomobilité, de la contribution du GPL à l'amélioration de la qualité de l'air et du rôle du stationnement comme levier d'adoption des énergies alternatives.



A la tribune, de gauche à droite :

Marc Teissier d'Orfeuille, Délégué général du Club des Voitures Ecologiques, Joël Pedessac, Directeur général du CFBP, Christophe Najdowski, adjoint à la Maire de Paris chargé des transports, de la voirie, des déplacements et de l'espace public, Michèle Salvadoretti, Directeur général de Q-Park France

Extraits des interventions

Marc Teysier d'Orfeuille - Délégué général du Club des Voitures Ecologiques



« Un véhicule GPL est le véhicule écologique pour tous. Le GPL est à moins d'1€/l. Le pouvoir d'achat des Français est une grande préoccupation, le GPL permet de rouler pas cher et écologique dans notre pays.»

« Il faut du temps pour bouger les lignes dans notre pays. Cela fait près de 15 ans que le panneau d' « Interdit au GPL » n'a plus lieu d'être en Europe, et beaucoup de parkings affichent toujours cette signalétique anxiogène dans l'Hexagone. Heureusement, ce panneau de bienvenue commence à fleurir partout en France ! Par sa présence, l'adjoint à la Maire de Paris nous rappelle par ailleurs que la qualité de l'air, c'est le mix énergétique dans nos transports. Le GPL est une solution dès aujourd'hui disponible, et notamment pour les populations les plus modestes qui habitent souvent plus loin des centres urbains. »

Christophe Najdowski, adjoint à la Maire de Paris chargé des transports, de la voirie, des déplacements et de l'espace public

« C'est une nécessité de développer des alternatives des carburants classiques (...). On connaît les effets de cette diésélisation massive avec les problèmes de particules fines et les pics de pollution à répétition dès qu'il faut beau. Il faut en finir avec cette situation. Ce qui veut dire : développer des alternatives et le GPL est une solution crédible et efficace que les pouvoirs publics doivent remettre au goût du jour ». (...)
« C'est un carburant écologique, économique et populaire car il est accessible à tous par rapport à d'autres types de véhicules qui aujourd'hui sont mis sur le marché et sont encore beaucoup plus coûteux. »



Michèle Salvadoretti, Directeur Général de Q-Park France



« Avec la densification des centres villes, l'étalement urbain, et le souhait légitime de chacun de se déplacer, les défis de nos collectivités se multiplient : saturation de l'espace public, intermodalité, congestion, encombrements, pollution... Tous les acteurs ont leur rôle à jouer pour repenser ensemble cette qualité de ville. Les parcs de stationnement également. Conscient de ces enjeux, le groupe Q-Park porte depuis des années une démarche de responsabilité sociétale. C'est pourquoi Q-Park a naturellement petit à petit remplacé tous les panneaux d'interdiction, au fur et à mesure des rénovations de signalétique. Aujourd'hui, tous les parkings Q-Park en France portent à présent ce message de « Bienvenue au GPL » dès l'entrée. Cette mesure est toute simple, mais elle agit sur l'inconscient de nos concitoyens. Elle est en droite lignée de la tarification préférentielle que nous avons mise en place pour les véhicules hybrides en abonnement et sur notre site de réservation en ligne».

.../...



.../...

Joël Pedessac, Directeur général du CFBP

« Le GPL présente de nombreux atouts pour améliorer la qualité de l'air des zones urbanisées tout en répondant à la question du pouvoir d'achat et aux besoins de mobilité du plus grand nombre (y compris les plus modestes qui malgré les aides à l'achat, n'ont pas les moyens d'acheter un véhicule électrique). Du Japon aux Etats-Unis, en passant par la Corée, l'Inde, l'Italie ou l'Allemagne, de nombreux gouvernements et collectivités se sont depuis longtemps attaqués à la question de la pollution locale et ont fait le choix d'énergies plus respectueuses de la santé. Les flottes de taxis roulent depuis les années 90 au GPL à Hong Kong et au Japon, où le diesel est interdit. Le succès du GPL dans de nombreux pays souligne sa pertinence et son fort potentiel. Il démontre que, avec le soutien durable et visible des pouvoirs publics, le GPL peut émerger comme un élément clé du portefeuille énergétique combinant des bénéfices environnementaux, socio-économiques et de santé publique importants. »



Cette journée a aussi été l'occasion d'inaugurer le panneau « Bienvenue aux véhicules GPL » à l'entrée du Parking Monceau. Le panneau a été symboliquement installé en présence de Christophe Najdowski, aux côtés de Joël Pedessac, de Michèle Salvadoretti, et de Marc Teissier d'Orfeuill.



L'installation du panneau « Bienvenue aux véhicules GPL »



Voir les articles de presse pages 10 à 15

e.coquin@cfbp.fr



► Rallye Monte Carlo : le GPL sur le podium !

Le carburant GPL arrive en seconde position de l'épreuve de maniabilité chronométrée et de l'épreuve de régularité du 16^{ème} Rallye Monte-Carlo Énergies Nouvelles 2015



En participant à cette 16^{ème} édition du Rallye Monte-Carlo, qui s'est clôturée à Monaco le 22 mars, les véhicules ont de nouveau démontré les performances et la maîtrise du carburant GPL tout au long de la course.

Deux équipages à bord d'Alfa Romeo GPL se classent sur le podium

Le pilote Roberto Viganò et son co-pilote Andrea Fovana terminent seconds de l'épreuve de maniabilité chronométrée et le pilote Massimo Liverani et sa co-pilote Valerie Strada seconds de l'épreuve de régularité du Rallye.

Rappel des engagés du CFBP - 7 voitures GPL en compétition

Cette année, 7 voitures GPL se sont lancées dans la course avec une variété de véhicules qui témoigne de la maturité technologique associée à ce carburant, que ce soit en première ou en seconde monte.

- **Une Toyota Prius, association de l'hybride électrique et du GPL**

Equipage : pilote Gregor Zdrovc et co-pilote Anna Ivansek

- **Une Clio Renault Sport 200 CV**

Equipage : pilote Aurélien Meuterlos et co-pilote Patrick Mogenet

- **Une Opel Corsa**

Equipage : Miguel Baudoin et co-pilote Jean-Pierre Besso

- **Une Peugeot 106**

Equipage : Charles Henri Larroque et co-pilote Guillaume Nascimben

- **Une Fiat 500 « dual fuel »**

Equipage : pilote Pawel Stefanicki et Konrad Ustarbowski

- **Une Alfa Romeo Mito**

Equipage: Roberto Viganò et co-pilote Andrea Fovana

- **Une Alfa Romeo**

Equipage : Massimo Liverani et co-pilote Valerie Strada

Voir tous les classements sur le site :

<http://acm.mc/rallye-monte-carlo-des-energies-nouvelles/documents-a-telecharger/>

Voir un article de presse page 18

e.coquin@cfbp.fr





5 DANS LA PRESSE

> **Le GPL sera-t-il relancé par les politiques anti-pollution ?**

L'Argus Pro - 10 mars 2015

> **Les ventes de voitures au GPL retrouvent des vents porteurs**

Les Echos - 11 mars 2015

> **Parkings : le GPL retrouve enfin sa place**

BIP - Bulletin de l'industrie pétrolière - 11 mars 2015

> **Vers un retour du GPL ?**

Le Journal de l'automobile - 11 mars 2015

> **Coénove : une filière déjà engagée dans la transition énergétique**

Couverture Plomberie - janvier-février 2015

> **Une mairie rurale chauffée au gaz**

Maires de France - mars 2015

> **Rallye de Monte-Carlo Energies Nouvelles : Une première à Montauban particulièrement réussie**

Le Petit Journal édition Tarn et Garonne - 21-22 mars 2015





Le GPL sera-t-il relancé par les politiques antipollution?

ACTU : ECOLOGIE

Jean Pierre Genet

Mardi 10 mars 2015

Les plans antipollution, comme celui de Paris et la loi sur la transition énergétique pourraient redonner un nouveau souffle au marché des véhicules GPL.

La filière du GPL veut surfer sur les vagues législatives et réglementaires pour devenir une alternative crédible et efficace. C'est la conviction de Joël Pedessac, directeur général du CFBP (comité français du butane et du propane), qui a tenu une conférence de presse à Paris, le 10 mars, sur le thème « Qualité de l'air : le GPL reprend sa place dans le projet de transition énergétique, sur le marché automobile et dans tous les parkings ».

Un modèle GPL est-il un véhicule propre?

Le gaz carbonant dépend fortement des coups de pouce que veulent bien lui donner les Pouvoirs publics. En 2010, les banus écologiques avaient proposé les ventes de véhicules GPL à quelque 70 000 unités. Suite à l'arrêt de ces incitations, les ventes sont retombées à 2500 unités l'année dernière. Le CFBP attend bien profiter des pressions sociales en faveur des véhicules propres pour relancer la filière. La loi en cours d'élaboration sur la transition énergétique pourrait fournir une opportunité. A condition que la définition du véhicule propre à promouvoir lui soit favorable. Contrairement aux diesel montés du doigt, le GPL émet peu ou pas de particules noires (ce que reconnaît officiellement le Parlement européen). Néanmoins, il rejette du CO2 (mais moins qu'un véhicule à essence).

Le GPL au secours des villes

Le plan antipollution de la mairie de Paris, comme les politiques de nombreuses grandes agglomérations, pourraient constituer un tremplin pour sa promotion. C'est d'abord la pollution locale, celle par particules qui est dans le collimateur de nombreuses municipalités. Le GPL pourrait être la bonne réponse, notamment avec l'instauration d'axes à busies, voire ultra-basses émissions.

Une mauvaise réputation qui n'est plus méritée

Sans attendre, le GPL a besoin de redorer son image, ternie par les premières générations de véhicules à risque. Sur les 200 000 véhicules GPL que compte le parc français, tous les véhicules disposent aujourd'hui d'une soupape. En effet, au fil des ans, avec l'arrivée des nouvelles générations de modèles et avec les contrôles techniques obligatoires imposant l'installation d'une soupape, le parc ne présente aujourd'hui aucun risque de avoir subi une explosion. Pourtant les parkings jusqu'à présent continuaient d'interdire les véhicules GPL. A leur entrée, cette mauvaise réputation contribuait à entretenir cette sulfureuse réputation. Alors que l'interdiction des véhicules GPL dans les parkings adulterains est levée depuis 2006, un français sur deux continue de penser que c'est toujours le cas. Mais les choses vont changer.

Bienvenue au GPL dans les parkings



Le parking Meteau-Ebale, de G-Park, souhaite la bienvenue aux véhicules GPL.

GPL, sans imposer des déplacements d'urgence, comme Joël Pedessac. Nos études attestent

La filiale française de la société de parking néerlandaise G-Park qui gère 130 parkings dans 60 villes de l'Hexagone a, petit à petit, remplacé tous les panneaux d'interdiction auxquels elle a substitué le message « Bienvenue au GPL ».

« Cette mesure est toute simple, mais elle agit sur l'investissement de nos citoyens », s'enthousiasme Michèle Salvadoretti, directrice générale de G-Park France.

« En France, on dénombre 1750 stations GPL (soit 1 sur 7) dont 170 en Ile-de-France et 8 à Paris, de quoi faire rouler le parc



qu'en France les ventes de véhicules GPL pourraient être supérieures à 50 000 par an si le GPL bénéficiait d'efforts de communication comparables à ceux qui sont mis en œuvre par le gouvernement pour promouvoir les véhicules électriques en espérant et si, en plus, une incitation à l'achat, au titre de 200 euros, était proposée sous forme de bonus.



Les ventes de voitures au **GPL** retrouvent des vents porteurs

La filière mise sur la loi de transition énergétique et la mobilisation des villes pour faire enfin démarrer les ventes.

Joël Cossardeaux
jcossardeaux@lesechos.fr

Les acteurs de la filière des gaz de pétrole liquéfiés (GPL) reprennent espoir. Tombé très bas l'an dernier, avec 2.232 véhicules vendus en France, ce segment (0,7 % du parc automobile) du « marché de la mobilité » se prépare à évoluer dans un contexte législatif plus favorable. Celui de la future loi de transition énergétique, en cours d'examen au Parlement, qui va créer des zones à circulation restreinte (ZCR) dans les grandes agglomérations. Des secteurs où les voitures polluantes, principalement celles roulant au diesel, n'auront plus droit de cité. Ce qui ne devrait pas être le cas des véhicules au GPL bien placés pour figurer

dans la catégorie des véhicules propres, dont la définition sera fixée par décret. Le GPL ne libère en effet aucune particule fine et relâche 15 % de moins de CO₂ que l'essence.

Plusieurs villes, dont Paris qui vient de présenter son plan anti-pollution, sont prêtes à lancer leur ZCR. « Nous attendons également beaucoup de la loi Maptam, sur la dépenalisation du stationnement », indique Christophe Najdovski, maire adjoint de Paris, chargé des transports. Cette loi ouvre aux agglomérations des perspectives de tarification variable selon les performances environne-

mentales des véhicules. Les acteurs de la filière insistent aussi sur le caractère « abordable » (à partir de 8.000 euros pour un véhicule neuf et de 1.500 euros en seconde monte), « économique » (30 euros pour un plein) et « disponible » (1.750 stations déjà implantées) du GPL. Enfin, ce carburant ne pose plus aucun problème de sécurité. Mais l'interdiction de stationnement dans les parkings couverts a beau avoir été levée il y a près de dix ans, le message a encore du mal à passer, reconnaît le Comité français du butane et du propane (CFBP). La dynamique de ce marché « est aujourd'hui purement liée à un signal des pouvoirs publics », considère Joël Pedessac, directeur général du CFBP. Selon lui, les ventes de véhicules GPL pourraient dépasser 50.000 unités par an, si l'Etat faisait les mêmes efforts de promotion que pour les voitures électriques. Notamment s'il consentait à accorder une incitation à l'achat de 200 euros sous forme de bonus. ■

2.232

VÉHICULES GPL VENDUS EN 2014

A titre de comparaison, il s'est écoulé près de 125.000 voitures sur le marché italien l'an dernier.



FRANCE

Parkings : le GPL retrouve enfin sa place

« Un renversement de perspective sur le GPL », voici ce qu'attend la filière du gaz de pétrole liquéfié carburant d'une opération menée avec Q-Park France, « deuxième acteur européen du stationnement ». Concrètement, il s'agit d'installer des panneaux « Bienvenue aux véhicules GPL » en lieu et place de panneaux « Interdit au GPL » qui trônaient à l'entrée des parcs de stationnement. Si la mention « sauf muni d'une soupape de sécurité » suit le message d'interdiction, cette mention est de toute façon obsolète depuis 2001 avec l'obligation pour tous les véhicules GPL de se munir d'une soupape de sécurité. Si bien qu'aujourd'hui, ont assuré le Comité français du butane et du propane (CFBP), le club des voitures écologiques et Q-Park lors une conférence de presse commune le mardi 10 mars, la sécurité des véhicules GPL est optimale. Pourtant la signalétique d'interdiction « reste, sans raison, affichée à l'entrée de nombreux parkings et de ce fait, 50 % des Français pensent que l'accès aux parkings souterrains est toujours interdit pour les véhicules GPL », ont-ils ajouté dans un communiqué. Cette interdiction dans les parkings, « c'est vraiment un message négatif ! », a renchéri Joël Pedessac, directeur général du CFBP.

Pour y remédier, les partenaires ont donc procédé à l'ultime changement de signalétique du réseau français de parcs de stationnement de Q-Park. Le 185^e panneau « Bienvenue au GPL » a ainsi pris place à l'entrée d'un parking du VIII^e arrondissement de Paris. Pour l'occasion, Christophe Najdovski, avait fait le déplacement. L'adjoint à la maire de Paris chargé des transports, de la voirie et des déplacements et de l'espace public a rebondi sur le fait qu'hier mardi 10 mars était un jour de pollution à Paris pour rappeler que le GPL était « une alternative crédible et efficace » puisqu'il s'agissait d'un « carburant écologique, économique et populaire ». Du petit lait pour Joël Pedessac, qui a listé les avantages de cette motorisation : transversalité dans les usages (un véhicule GPL n'est pas limité dans son autonomie, contrairement au véhicule électrique), économique (0,84 € le litre en moyenne en 2014), plus écologique (pas de particules, moins d'émissions d'oxydes d'azote et de CO₂ par rapport à l'essence) et bénéficiant d'un réseau de distribution existant (1 750 stations de distribution en France, soit une station sur sept, 27 700 en Europe). Et d'adresser « une demande très simple aux pouvoirs publics : pas de subventions, mais une volonté claire affichée d'intégrer le GPL parmi les carburants alternatifs ! ». En rappelant au passage que le GPL est la première énergie alternative utilisée dans le monde.

Christophe Najdovski a de son côté également évoqué les projets futurs de la mairie de Paris concernant la mobilité. « Nous attendons beaucoup de la loi sur la dépenalisation du stationnement », en cours de discussion dans le projet de loi sur la transition énergétique pour la croissance verte (PLTECV). De même, « nous attendons une définition précise du véhicule propre », a expliqué l'adjoint au maire, assurant que si les véhicules GPL en faisaient partie, ils bénéficieraient d'avantages compétitifs. Notamment dans le cadre des zones à circulation restreinte (ZCR), dont la mise en place est, là aussi, suspendue au PLTECV.



Vers un retour du GPL ?

Le Comité français du butane et du propane estime que les véhicules neufs GPL pourraient afficher une part de marché de 10% dans les immatriculations totales de VP en France à l'horizon 2030.

Les ventes de véhicules neufs GPL ont pour le moins pâti de la fin du super-bonus de 2000€ qui leur était accordé jusqu'à la fin 2010. Leurs ventes ont été divisées par dix entre 2008 et 2014, passant d'un peu plus de 20000 exemplaires par an en 2008 à 2232 unités par an en 2014. Le Comité français du butane et du propane estime pourtant que la filière pourrait être relancée si les pouvoirs communiquaient sur ce carburant comme ils le font pour les VE et instaurent une petite incitation à l'achat d'environ 200€. L'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques a préconisé la mise en place de cette petite aide dans un rapport sur les mobilités sereines et durables.



Intervention nécessaire des pouvoirs publics

L'organisation de la filière estime que ces mesures pourraient faire passer la part de marché du GPL dans les immatriculations totales de VP en France de 0,1% en 2014 à 10% en 2030. *"Les pouvoirs publics doivent soutenir ce carburant qui ne produit pas de particules fines, n'émet pas de Nox et rejette beaucoup moins de CO2 que l'essence et le Diesel"*, souligne **Joël Pedessac**, le directeur général du Comité français du butane et du propane. La France compte en outre déjà 1750 stations-service GPL et 260000 véhicules roulent déjà avec ce carburant sur le territoire.

Q-Park et Paris sont pour le GPL

Toutes les initiatives en faveur du GPL sont donc les bienvenues par la filière, à commencer par celle prise par l'opérateur de parkings Q-Park et celle que compte mettre prochainement en œuvre la Mairie de Paris. Q-Park a décidé d'apposer le panneau "Bienvenue au GPL" à l'entrée de tous ses parkings en France (195). La Mairie de Paris travaille pour sa part à la mise en place de tarifs de stationnement préférentiels pour les véhicules propres, une catégorie qui inclue les GPL. *"Le GPL est une alternative crédible aux vieux véhicules thermiques essence et Diesel"*, indique **Christophe Najdovski**, maire-adjoint à la Mairie de Paris en charge des transports, de la voirie, des déplacements et de l'espace public.



COÉNOVE : UNE FILIÈRE DÉJÀ ENGAGÉE DANS LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE



La France s'est fixée des objectifs ambitieux afin de réussir la transition énergétique. Des actions sont d'ores et déjà engagées afin de favoriser l'émergence d'une économie sobre en énergie et en ressources, préserver l'environnement, assurer la sécurité d'approvisionnement, maintenir un prix compétitif de l'énergie.

Ces objectifs se traduisent par des chiffres forts : diviser par 2 la consommation énergétique finale et par 4 les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050, porter à 32 % la part des énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie dès 2030.

C'est dans ce contexte qu'a été créée l'association Coénove, désireuse d'apporter sa pierre à l'édifice de la transition énergétique et proposer une approche nouvelle respectant l'intérêt général du pays : la complémentarité des énergies. C'est en cessant d'opposer les énergies entre elles, c'est en arrêtant de penser qu'il existe des énergies parfaites de toutes les qualités et d'autres qu'il faut punir du péage que l'on se donnera le maximum de chances de réussir. Chaque énergie, nouvelle ou conventionnelle, a un rôle à jouer pour contribuer à l'atteinte de ces enjeux.

Et dans cette complémentarité, l'énergie gaz est un atout crucial, car d'ores et déjà disponible sur tout le territoire, stockable, compétitive et performante dans ses utilisations. Elle constitue le partenaire indispensable des énergies renouvelables pour compenser leur variabilité et apporter le complément puissant et rapidement mobilisable,



lorsque les ressources naturelles ne permettent pas de faire face aux besoins énergétiques.

Ce complément existe en amont, pour la production centralisée d'électricité et la gestion des pointes saisonnières, où, chacun le sait bien, ce ne sont pas les centrales nucléaires qui sont sollicitées, mais bien les centrales à charbon, alors que la meilleure solution environnementale est la centrale à cycle combiné gaz.

Ce complément est également bien réel au plus près des usages dans le bâtiment, comme en témoigne le développement régulier d'innovations associant gaz et énergies renouvelables : après le couplage solaire/gaz, c'est le cas désormais de la chaudière hybride qui couple une chaudière à condensation et une pompe à chaleur de petite puissance, une régulation intelligente permettant que chaque technologie fonctionne au meilleur de ses performances.

Et surtout, non seulement complément indispensable pour accélérer le

développement des EnR, l'énergie gaz est en passe de devenir elle-même une énergie renouvelable et locale avec le développement de la méthanisation : le biogaz issu de la fermentation de matières organiques peut ensuite être injecté dans le réseau de distribution gaz naturel. D'ores et déjà, six sites injectent sur le réseau et l'ADEME prévoit que 20% de la consommation totale de gaz proviendra du biogaz en 2030.

La filière gaz, d'ores et déjà intensive en termes d'emplois (environ 165 000 emplois pour une grande majorité d'entre eux non délocalisables), sera demain un fort contributeur à la croissance verte, recelant des gisements d'emplois locaux importants, tant dans la rénovation du parc de logements que dans le développement du biogaz.

On le voit : les perspectives sont immenses, dès lors que l'ensemble des parties prenantes se mobilisent pour les définir et les conquérir.

L'association Coénove a vu le jour, en septembre 2014, à l'initiative d'acteurs industriels de premier plan : Bosch, De Dietrich Thermique, Chauffoteaux, Vaillant, Viessmann, Frisquet, Atlantic, d'énergéticiens (CeDF et CFBP) et de l'association Qualigaz... Elle est ouverte à tous les acteurs économiques qui partagent ses convictions et ses ambitions et je suis honoré d'en être le premier Président...

Bernard Aulagne
Président de l'association Coénove

CFBP 31 10823400509

Tous droits réservés à l'éditeur

Vie locale Initiatives

Une mairie rurale chauffée au gaz

Préveranges - Cher (589 habitants). Voici deux ans, les élus optaient pour un chauffage au propane dans les nouveaux locaux de la mairie. Un choix aujourd'hui jugé judicieux.

Dans cette petite commune du Cher, à une trentaine de kilomètres de Montluçon, les élus décident, voici quelques années, d'arranger et de dynamiser le centre-ville dans le cadre d'une opération dite « cœur de village ». Il s'agissait d'installer la mairie et une agence postale dans un ancien hôtel-restaurant, vide depuis huit ans et jamais rénové. Ce bâtiment du début du XIX^e siècle étant vaste, la décision était également prise d'installer quatre logements sociaux dans ce projet d'acquisition et de restauration immobilières.

Cette rénovation a entraîné d'important travaux d'isolation réalisés sur les murs, les plafonds, les planchers, les vitres du bâtiment afin d'anticiper une baisse de consommation d'énergie du bâtiment. Lors de cette rénovation thermique, le choix du chauffage a posé question. Le propane fut retenu pour l'ensemble de l'immeuble (avec une chaudière pour la mairie et la poste, et des chaudières murales individuelles pour les logements). Aujourd'hui, soit deux ans que cette réhabilitation est achevée, que mairie et agence postale fonctionnent dans ces nouveaux locaux, et que trois appartements sociaux sur quatre sont loués. L'heure est donc au premier bilan.

L'option du chauffage au gaz a été considérée par Fabrice Figeat, maire de Préveranges, comme l'option la plus favo-



Le bâtiment abrite aussi une agence postale et quatre logements sociaux.

table et ceci pour deux facteurs majeurs : « La baisse de la facture énergétique de la mairie pour un bâtiment aussi spacieux (480 m² de surface habitable) et l'impact

Une consommation divisée par quatre

Cette énergie du bâtiment qui abrite la mairie, la poste et 4 logements sociaux affiche 34 kWh/m²an, contre 350 avant les travaux, soit une division par quatre de la consommation d'énergie primaire. Côté émissions de gaz à effet de serre, en passant de 91 à 13 kg de CO₂/m²an, les rejets ont été divisés par sept. Le bâtiment, datant du début de siècle dernier, n'avait

jamais été rénové et était chauffé par une vieille chaudière au fioul. Les travaux ont permis notamment de mettre en place une isolation thermique par l'extérieur (10 cm de laine de roche), des doubles vitrages, une isolation des planchers et de la toiture, une chaudière à condensation pour la mairie et la poste et une chaudière murale à condensation par logement.

plus élevés de ce type d'énergie sur l'immeuble. L'investissement compris tenu des faibles émissions de gaz à effet de serre que le propane entraîne, comparé aux autres énergies fossiles telles que le fioul « il constitue le gaz comme » adapté à notre cas de figure » et la chaleur obtenue « confortable ». Reste, néanmoins, que le prix du gaz peut varier dans le temps et mettre à mal l'équation d'aujourd'hui. Reste aussi que la facture énergétique a baissé suite aux travaux d'isolation et à sa ventilation qui a été repensée.

Des travaux en deux tranches

La commune a eu recours à un bureau d'études indépendant pour recenser tous les besoins thermiques de l'immeuble. En effet, ces travaux représentaient une réhabilitation importante et ont donc été réalisés en deux tranches successives : première tranche pour les finitions publiques, puis la deuxième étape pour les quatre logements sociaux. Jérôme Pédron, directeur général du Comité français du butane et du propane, précise que « la consommation énergétique de la mairie de Préveranges est aujourd'hui égale au quart de la consommation énergétique enregistrée dans ses anciens locaux qui étaient alors équipés d'une vieille chaudière au fioul ».

Techniquement, le recours au propane est simple : le gaz liquéfié est livré par camions et il est stocké dans une citerne suffisamment grande pour assurer une autonomie de consommation d'une année « ce qui nous évite les problèmes d'approvisionnement », se réjouit Fabrice Figeat. Reste que si la citerne (qui est aérienne, soit enfouie) est livrée par le distributeur de propane, c'est à la commune de financer la chaudière à gaz.

Mais globalement, estime le maire, « même si nous faisons des économies substantielles en matière de consommation énergétique grâce aux travaux, le conseil a aussi communiqué nos idées comme la note d'étudier de très près, avant de se lancer, le coût de la restauration d'un bâtiment ancien et vaste, car cette restauration peut être lourde à supporter pour les finances locales ».

Christiane FACOMPRES

Tous droits réservés à l'éditeur

CFBP 7098923400505



Rallye de Monte-Carlo - Energies Nouvelles

Une première à Montauban particulièrement réussie

Le rallye de Monte-Carlo des énergies nouvelles, organisé par l'Automobile Club de Monaco, fête cette année ses 20 ans. Née de la volonté du Prince Albert II de Monaco de valoriser les actions de protection de l'environnement, cette course verte est accessible aux véhicules électriques, au gaz naturel, au GPL, à hydrogène, au E85 ou essence et diesel dégageant

moins de 120 g de CO₂/km. Le rallye, qui se déroule du 18 au 23 mars, emprunte les routes qui ont fait la légende du rallye de Monte-Carlo.

Cette année, Montauban avait été choisie comme l'une des quatre villes de départ, au même titre qu'Annecy la Vieille, Carriacou Ferland et Lugano (Suisse). Mercredi soir, après avoir salué les divers contrôleurs administratifs, les 14 véhicules ont rejoint le parc fermé sur l'esplanade des Fontaines. Dans le même temps, pilotes et organisateurs ont été reçus en mairie par Brigitte Baréges et son conseil municipal pour un grand moment de convivialité au cours duquel la cheville amicale de l'organisation a été levée. Christian Mangeat, a été mis à l'honneur. A ce sujet, par la voix de Jean-Paul Berné, membre de l'Automobile Club de Monaco mais également montalbanais d'origine, les participants au rallye ont été félicités et remerciés pour leur rôle et leur accueil. Ils ont été réservés mais aussi la grande qualité de l'organisation.

Le dimanche matin, à 8 heures précises, les 14 véhicules se sont alignés de la place des Fontaines en direction de Digne via les cols de caribuns devant être faits sous le



Pilotes et organisateurs ont été reçus en mairie

contrôle des commissaires avant de reprendre la route vers Gap. Terme de la première étape. Vendredi, direction Monaco pour le début des épreuves les plus sportives entre les départements des Hautes Alpes et des Alpes-de-Haute-Provence. Le samedi et dimanche seront ponctués de paysages de l'arrière pays du département des Alpes-Maritimes, ainsi que d'une épreuve de maniabilité, inédite dans cette compétition, tenue sur la Darse Sud du Port de Monaco. Arrivée et remise de prix à Monaco dimanche 23 mars à l'Hôtel Filippini

Deux équipages montalbanais dans la course

La ville de Montauban est représentée dans ce rallye par deux équipages locaux : Charles - Henri Larroque/Guillaume Nascliben sur 100 Peugeot GPL et Christophe Margouès/Dieter Padlo sur une Citroën C1 qui est pilotée par un mé-

lange de gaz-oil (55%) et d'huile végétale (35%).

Le GPL, plus que jamais dans la course des énergies nouvelles

Le GPL est un carburant respectueux de l'environnement et de la santé. Il ne produit pas de particules et limite les émissions de Nox, responsables de maladies respiratoires. En participant à cette 16ème édition du Rallye de Monte-Carlo, les véhicules GPL démontrent que tout en étant écologiques et économiques, ils 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.

Trois véhicules au GNV étaient au départ

Le GNV est aujourd'hui le

premier carburant alternatif avec un parc d'environ 18 millions de véhicules dans le monde. En France, il est surtout utilisé dans les transports en commun.

Judi, trois voitures équipées au GNV ont pris le départ : une 3 CV Citroën de la société Jela, une Citroën C3 de l'École des Hautes Alpes-Carriacou et une Fiat Punto pilotée par deux salariés de GNV.

Le Gaz Naturel Véhicule est un carburant qui protège l'environnement et l'impact des transports sur la santé par :

- Des émissions de CO₂ réduites de 20% par rapport à l'essence.
- Environ 90% de réduction des émissions d'oxyde d'azote (NOx), 93% de réduction d'émissions de particules fines et une diminution par deux des nuisances sonores par rapport aux véhicules diesel.
- Une absence totale de fumée noire.

JMS

16776565240904224947426075010688830601bc663

Tous droits réservés à l'éditeur

CFBP 5763243400505





Marie-Claude Berly a donné le départ à l'équipage Marquès-Padié



La 106 des montalbanais Larroque/Nascimben



La C3 de l'Ecole des Mines alimentée en GNV



Les montalbanais Guillaume Nascimben (à gauche) et Charles-Henri Larroque

1671b56552408b0422494b742e0d750106a8830e01bc563

Tous droits réservés à l'éditeur

CFBP 5763243400505



SOMMAIRE

1- STATISTIQUES (mars 2015)..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 & RÉGLEMENTAIRESPage 5-7

- ▶ Refonte de la réglementation des Appareils à Pression
- ▶ Le Projet de loi de transition énergétique
- ▶ Programmation pluriannuelle de l'énergie

3- EN BREFPage 8-10

- ▶ Publication d'un module pédagogique sur le prix du GPL
- ▶ Déjeuner-débat organisé par Coénove : « La complémentarité des énergies : la voie de la transition énergétique ? »
- ▶ Energies et avenir présente son nouveau guide « La rénovation énergétique des bâtiments d'enseignement »

4- AGENDAPage 11

- ▶ 5 mai 2015 : Journée technique AFIAP

5- PRESSE..... Page 12-14

- ▶ Flottes d'entreprise : les véhicules propres sur le banc de touche
Le Monde - supplément - 9 avril 2015
- ▶ Interview Joël Pedessac
Clima+Confort - 8 avril 2015



1 STATISTIQUES (Mars 2015)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	MARS-2015	MARS-2014	Variation 2015/2014
Température moyenne	8°7	9°6	- 0,9°
Nombre de jours ouverts	22	21	+ 1
Degrés-jours du mois	257,4	228,3	+ 12,8 %
Coefficient de rigueur	0,957	0,849	+ 12 %
Degrés-jours cumulés	978,5	786,9	+ 24,3 %

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

▶ Chiffres-clés des GPL pour Mars 2015

- > Total Ventes « vrac » mars 2015 vs mars 2014 : + 18,7 %
- > Total Ventes « conditionné » mars 2015 vs mars 2014 : + 4,1 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » mars 2015 vs mars 2014 : - 4,1 %

**Comité Français du
Butane et du Propane**

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

www.cfbp.fr

N° SIRET : 784 855 033 00063



► VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP - Mars 2015

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Mars-2015	Mars-2014	Variation	Mars-2015	Mars-2014	Variation
BUTANE						
conditionné	21 597	20 949	+ 3,1 %	65 036	64 163	+ 1,4 %
vrac	3 787	5 274	- 28,2 %	12 874	16 064	- 19,9 %
s/total Butane	25 384	26 223	- 3,2 %	77 910	80 227	- 2,9 %
PROPANE						
conditionné	10 524	9 906	+ 6,2 %	30 056	28 457	+ 5,6 %
Condi/carburant	5 694	5 483	+ 3,8 %	15 504	15 641	- 0,9 %
s/total conditionné	16 218	15 389	+ 5,4 %	45 560	44 098	+ 3,3 %
Vrac carburant	2 725	2 552	+ 6,8 %	7 505	7 518	- 0,2 %
Vrac 0/6 T	81 939	58 335	+ 40,5 %	248 811	221 529	+ 12,3 %
Vrac 6/12 T	13 434	11 299	+ 18,9 %	47 561	39 918	+ 19,1 %
Vrac 12/80 T	20 539	18 407	+ 11,6 %	73 633	66 508	+ 10,7 %
Vrac 0/80 T	115 912	88 041	+ 31,7 %	370 005	327 955	+ 12,8 %
Vrac > 80 T	21 730	20 353	+ 6,8 %	69 494	66 682	+ 4,2 %
Réseau canalisé	7 721	5 947	+ 29,8 %	25 797	21 851	+ 18,1 %
Sous-total vrac	148 088	116 893	+ 26,7 %	472 801	424 006	+ 11,5 %
Sous-total propane	164 306	132 282	+ 24,2 %	518 361	468 104	+ 10,7 %
GPLc / Stations	6 778	7 068	- 4,1 %	18 990	21 660	- 12,3 %
Total conditionné	37 815	36 338	+ 4,1 %	110 596	108 261	+ 2,2 %
Total vrac	151 875	122 167	+ 24,3 %	485 675	440 070	+ 10,4 %
TOTAL	196 468	165 573	+ 18,7 %	615 261	569 991	+ 7,9 %
Dont carburant	15 197	15 103	+ 0,6 %	41 999	44 819	- 6,3 %

► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) Janvier 2015

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Mars-2015	Mars-2014	variation	Mars-2015	Mars-2014	variation
Alsace	1	11	- 91%	22	16	+ 38%
Aquitaine	20	17	+ 18%	58	75	- 23%
Auvergne	9	4	+ 125%	30	22	+ 36%
Basse-Normandie	36	10	+ 260%	87	37	+ 135%
Bourgogne	11	5	+ 120%	21	28	- 25%
Bretagne	34	37	- 8%	103	98	+ 5%
Centre	22	54	- 59%	64	100	- 36%
Champagne-Ardenne	5	14	- 64%	10	17	- 41%
Corse	0	0		3	2	+ 50%
Franche-Comté	24	16	+ 50%	38	51	- 25%
Haute-Normandie	11	9	+ 22%	41	41	+ 0%
Ile-de-France	5	16	- 69%	22	57	- 61%
Languedoc-Roussillon	2	19	- 89%	17	61	- 72%
Limousin	17	5	+ 240%	27	17	+ 59%
Lorraine	9	1	+ 800%	22	12	+ 83%
Midi-Pyrénées	17	24	- 29%	38	79	- 52%
Nord-Pas-de-Calais	7	10	- 30%	41	21	+ 95%
Pays de la Loire	53	63	- 16%	158	115	+ 37%
Picardie	19	12	+ 58%	40	45	- 11%
Poitou-Charentes	5	14	- 64%	16	38	- 58%
Provence-Alpes Côte d'Azur	12	12	+ 0%	37	28	+ 32%
Rhône-Alpes	66	77	- 14%	204	147	+ 39%
TOTAL	385	430	- 10%	1099	1107	- 1%

► **VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A) – Mars 2015**

Energies	Mars				Cumul à fin Mars			
	2015	2014	variation	PDM	2015	2014	variation	PDM
Gazole	115 552	118 168	- 2,2 %	58,8 %	280 745	290 675	- 3,4 %	58,8 %
Essence	73 937	56 869	+ 30,0 %	37,6 %	178 544	142 359	+ 25,4 %	37,4 %
GPL	222	212	+ 4,7 %	0,1 %	531	481	+ 10,4 %	0,1 %
Hybride	5 621	3 882	+ 44,8 %	2,9 %	14 524	11 491	+ 26,4 %	3,0 %
Electrique	1 199	713	+ 68,2%	0,6 %	2 903	1 533	+ 89,4 %	0,6 %
Superéthanol	22	16	+ 37,5 %	0,0 %	47	58	- 19,0 %	0,0 %
GNV	12	5	+ 140,0 %	0,0 %	25	9	+ 177,8 %	0,0 %
Autres		0	0,0 %	0,0 %		3	0,0 %	0,0 %
TOTAL	196 565	179 865	+ 9,3 %	100,0 %	477 319	446 609	+ 6,9 %	100,0 %

En 2014,
 ► 800 véhicules essence équipés au GPL en seconde monte
 ► 350 déséquipements de véhicules GPL

► **BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne mars 2015 (*)**



(*) 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

	Déc 2014	Janv 2015	Fév 2015	Mars 2015
Nombre total de visites sur le site	24 656	24 690	25 228	26 664
Points d'entrée sur le site				
1- Accueil	26,2 %	25,1 %	23,7 %	22,9 %
2- Carte stations GPL/CFBP	9,7 %	8,8 %	10,3 %	10,6 %
3- Caractéristiques générales des GPL	6,5 %	7,8 %	7,7 %	7,6 %
4-5 Atouts du GPL carburant		5,1 %	5,0 %	5,5 %
5- Offre véhicules neufs GPL	5,3 %			
4-5- Communiqués de presse	5,1 %	4,9 %	5,2 %	5,3 %



► Refonte de la réglementation des Appareils à Pression

Les travaux préliminaires lancés par l'administration en 2014 avaient pour objectifs d'une part d'insérer les exigences relatives aux appareils à pression dans le code de l'environnement en vue de les harmoniser et de les simplifier, et d'autre part de transposer les nouvelles directives sur les produits et équipements à risques, notamment les trois directives qui concernent les appareils à pression (ESP, RPS et ESPT).

Les impacts initialement attendus de ces évolutions sur notre activité concernaient principalement les fûts à pression. Depuis, différentes directives sectorielles ont été publiées, les projets de textes ont par ailleurs été étendus à tous les produits et équipements à risques surveillés par la Direction générale de la prévention des risques - appareils à pression, appareils à gaz, produits explosifs et appareils utilisés en atmosphères explosives, de même que le nucléaire -, et les objectifs de simplification administrative ont été réaffirmés.

Mi-février 2015, l'administration a communiqué les premiers projets de textes, décret et arrêtés, pour consultation.

Les principales transformations législative et réglementaire insérées au code de l'environnement ou qui le seront à terme peuvent être résumées ainsi :

■ **Partie législative du code de l'environnement - la loi :**

La loi n°2013-619 du 16 juillet 2013 a introduit des dispositions relatives aux appareils à pression dans le code de l'environnement et a abrogé la loi du 28 octobre 1943.

Les dispositions législatives du code (articles L. 557-1 à L. 557-61) fixent les grands principes pour la fabrication, la mise sur le marché, le suivi en service et la surveillance des produits et équipements à risques. Ces dispositions sont communes aux appareils à pression, aux appareils à gaz, aux produits explosifs et aux appareils utilisés en atmosphères explosives.

■ **Partie réglementaire du code de l'environnement - le projet de décret en cours de rédaction :**

Le projet de décret, permettant de créer la partie réglementaire du code de l'environnement dans le domaine des produits et équipements à risques, comporte 12 sections.

Dans le «**projet de décret VII**», les sections suivantes, dont la rédaction est avancée, concernent la filière GPL :

Section 1 : Généralités

Section 4 : Appareils d'usages gaz

Section 5 : ESP (Conception, fabrication, conformité) - hors canalisation

Section 7 : ESPT (Conception, fabrication, conformité)

Section 11 : Suivi en service ESPT

En conséquence, les dispositions existantes sur le suivi en service des ESP perdurent (décret du 13 décembre 1999 et arrêté du 15 mars 2000 pour les ESP), tant que des dispositions spécifiques n'ont pas été intégrées dans le code.

■ **Projet d'arrêté relatif aux ESPT :**

Le projet de texte prévoit de transférer dans le TMD (arrêté transport matières dangereuses) les éléments de l'arrêté du 3 mai 2004 relatifs à l'exploitation des ESPT utilisés sur le territoire national, qui pourraient être maintenus. Le suivi en service étant maintenant principalement renvoyé aux dispositions de l'ADR (10 ans, 15 ans, ...).

Le planning initial de mise en application du décret sur les dispositions relatives est le suivant :

- ESPT : à compter du 1er juin 2015,

- ESP : à compter du 19 juillet 2016.

Différentes réunions et échanges avec l'administration vont continuer ce semestre afin de s'assurer que les principales dispositions (97%, interventions notables, guides professionnels, 0,5g/h, ...) préexistantes relatives à nos ESPT Pi ou non Pi soient bien couvertes dans ces transformations réglementaires, malgré les objectifs de simplification.

o.aubertin@cfbp.fr

Textes cités :

LOI n°2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable (JO du 17 juillet 2013)

DECRET n°99-1046 du 13 décembre 1999 relatif aux équipements sous pression (JO du 15 décembre 1999)

ARRETE du 15 mars 2000 modifié relatif à l'exploitation des équipements sous pression (JO du 22 avril 2000 et 16 décembre 2014 pour la dernière modification)

ARRETE du 3 mai 2004 modifié relatif à l'exploitation des équipements sous pression transportables (JO du 2 juin 2004 et du 11 juillet 2012 pour les modifications)



► Le Projet de loi de transition énergétique

Suite à l'échec de la Commission mixte paritaire, la commission spéciale de l'Assemblée nationale chargée d'examiner le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte s'est réunie du 14 au 16 avril. 818 amendements ont été examinés, 292 ont été adoptés.

A noter en particulier :

■ L'adoption de l'[amendement n°329](#) :

→ Les véhicules qui utilisent des carburants alternatifs (au sens de ceux cités dans la directive européenne sur le déploiement des infrastructures de carburants alternatifs, qui inclut le GPL) sont à présent intégrés explicitement dans la définition des véhicules propres :

Article 9 :

« 1° Pour l'État et ses établissements publics, dans la proportion minimale de 50 %, des véhicules propres définis comme les véhicules électriques, les véhicules utilisant des carburants alternatifs ainsi que les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, fixés par référence à des seuils déterminés par décret ».

■ L'adoption de l'[amendement n°277](#) :

→ La réduction de la consommation énergétique des énergies fossiles repasse en « énergie primaire ».

→ La réduction de la consommation énergétique finale de 50% en 2050 reste en énergie finale. Elle inclut désormais une notion de préservation de la compétitivité et du développement du secteur industriel.

■ L'adoption de l'[amendement n°308](#) selon lequel :

→ « Les produits énergétiques sont soumis, sans distinction de leur origine, aux taxes intérieures de consommation sur les produits énergétiques et le gaz naturel (TIC). Cette nouvelle rédaction vise à clarifier que l'élargissement de la part carbone dans ces taxes ne s'applique qu'au contenu carbone d'origine fossile des produits énergétiques redevables des TIC. »

■ Certificats d'économie d'énergie :

→ Les amendements pour demander l'exclusion de la filière GPL et du GPLc du dispositif des CEE ont respectivement été déposés 2 et 1 fois, mais sont tombés suite à l'adoption de l'amendement [n°576](#) de la rapporteure Sabine Buis (amendement qui supprime la création du Groupement professionnel dans le domaine du fioul domestique). Autrement dit, les amendements 225/229 et 538 (détaillés ci-dessous) n'ont pas pu être discutés car l'article qu'ils avaient pour objet d'amender a été supprimé auparavant.

→ L'amendement [n°225](#) de Martial Saddier (UDI) visait à exclure les carburants alternatifs (GPL, GNV, E85, électricité) du dispositif des CEE pour la quatrième période des CEE (2018 - 2020) et les amendements [n°538](#) de Jean-Yves Blein (PS) et [n°229](#) de Martial Saddier (UDI) visaient à exclure le secteur du GPL du dispositif des CEE pour la 4^{ème} période (2018 - 2020).

Calendrier

- Du mardi 19 au jeudi 21 mai : examen en séance publique à l'Assemblée nationale
- Suivi d'une nouvelle lecture Sénat pour un retour du texte à l'Assemblée nationale
- Adoption prévue d'ici l'été

e.coquin@cfbp.fr



► Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) : poursuite des travaux

Afin d'accélérer la mise en œuvre de la future loi de transition énergétique pour la croissance verte, Ségolène Royal a lancé le 9 mars 2015, à l'occasion de la première réunion du comité de suivi, les travaux de la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE). La PPE est l'un des deux outils structurants du pilotage de la transition énergétique avec la stratégie nationale bas carbone (SNBC).

Les travaux de la PPE devront aboutir à la publication, d'ici la fin de l'année 2015, d'un décret et d'un rapport présenté au Parlement.

La PPE va permettre de décliner de façon opérationnelle les orientations de la politique énergétique fixées par le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte.

Cette première PPE va couvrir une première période de 3 ans (2016-2018), puis une seconde période de 5 ans (2019-2023). Les PPE suivantes seront établies sur deux périodes de 5 ans, calées sur les quinquennats. Sur la première période, la PPE décrira une trajectoire cible. Sur la seconde période, elle décrira l'enveloppe des scénarios possibles, ce qui se traduira par des fourchettes pour les différents aspects.

Le CFBP participe, seul ou avec l'AFG, aux ateliers suivants :

Chaleur dans le secteur domestique	CFBP/AFG
Chaleur dans le secteur collectif et tertiaire	CFBP/AFG
Chaleur dans les secteurs de l'industrie, agricole, de l'énergie	CFBP/AFG
Biogaz/Biomasse	CFBP/AFG
Atelier gaz : offre et demande	CFBP/AFG
Scénarios de demande en énergie	CFBP/AFG
Sécurité d'approvisionnement	CFBP/AFG
Energie et Transports	CFBP
Marché des Produits pétroliers	CFBP
Logistique Produits pétroliers	CFBP

e.coquin@cfbp.fr



3 En Bref

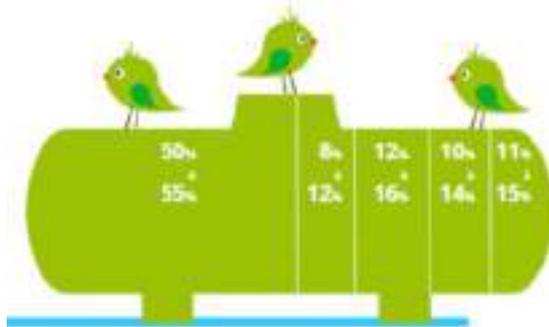
► Publication d'un module pédagogique sur le prix du GPL

La DGCCRF⁽¹⁾ et la DGEC⁽²⁾ avec l'appui du SIRCOM⁽³⁾ et en partenariat avec les professionnels et les associations de consommateurs, ont publié jeudi 02 avril 2015, un module pédagogique d'information sur le prix du GPL en citerne.



Cette interface internet, destinée à informer les consommateurs sur la formation des prix du gaz de pétrole liquéfié en citerne, permet d'apporter des réponses aux questions les plus fréquemment posées sur la tarification du GPL et l'évolution du prix des différentes énergies.

Ce module renseigne également sur les droits des consommateurs et fournit des conseils pratiques en vue de permettre au près d'un million de consommateurs de gaz propane de réduire leur consommation énergétique.



Module consultable via l'adresse :

http://www.economie.gouv.fr/files/files/directions_services/dgccrf/consommation/electricite_gaz/prix-gaz-gpl-citerne/index.html

⁽¹⁾ Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes (DGCCRF)

⁽²⁾ Direction Générale de l'Énergie et du Climat (DGEC)

⁽³⁾ Service de communication des ministères financiers (SIRCOM)

y.lintz@cfbp.fr



Le débat organisé par l'association Coénove a permis de faire le point sur les différentes trajectoires possibles pour l'atteinte des objectifs de la transition énergétique. La complémentarité des énergies est apparue comme indispensable à la réalisation du mix énergétique de demain.

Le deuxième déjeuner-débat, organisé à l'initiative de l'association Coénove le mercredi 11 mars 2015 à la Maison de l'Amérique Latine (Paris), a réuni experts et parlementaires pour débattre de la pertinence des différents scénarii dans la mise en œuvre de la transition énergétique. Conclusion : la complémentarité des énergies renouvelables et traditionnelles, dont l'énergie gaz, flexible et stockable qui évolue progressivement vers un gaz renouvelable et local, est un élément incontournable pour atteindre les objectifs ambitieux de la transition énergétique, et notamment augmenter la part des énergies renouvelables de façon significative. Les différents intervenants ont mis l'accent sur l'identification du choix des solutions possibles et la nécessaire mobilisation de l'ensemble des acteurs et des territoires pour mettre sur les rails ce vaste chantier.

- Patrick CRIQUI, économiste, directeur de recherche au CNRS et colauréat du prix Nobel de la paix en 2007, a présenté les quatre trajectoires identifiées dans le débat sur la transition énergétique en France, en insistant sur la pertinence et l'efficacité d'un bouquet énergétique pluriel. Selon lui, tout scénario plausible repose sur l'utilisation de chaque énergie, y compris l'énergie gaz, qui est en passe de devenir renouvelable et locale. « La transition énergétique est un voyage au long cours qui requiert un pilotage dynamique » a précisé Patrick CRIQUI, rappelant la nécessité d'un engagement durable et constant.
- Ludovic FRANTZ, Directeur général d'Ariston Thermo Group, a souligné l'innovation permanente de la filière gaz, en particulier associée aux énergies renouvelables et aux technologies connectées : chaudière à condensation couplée au chauffe-eau solaire, chaudière hybride - solution associant une chaudière à condensation et une pompe à chaleur de petite puissance - chaudière connectée, une solution économique et moderne résolument tournée vers la gestion énergétique active, pompe à chaleur gaz et pile à combustible, les technologies sobres de demain. Bernard AULAGNE a brossé le panorama du développement du gaz renouvelable, depuis la méthanisation jusqu'au power-to-gas et les potentiels identifiés pour 2050.
- David BRUSSELLE, Directeur financier de la CCI de Région Nord de France, a pour sa part illustré les échanges en apportant son témoignage sur l'aventure de « la troisième révolution industrielle » de la Région Nord-Pas-de-Calais, dont l'objectif est de satisfaire la totalité des besoins énergétiques par des énergies renouvelables à l'horizon 2050. Dans ce cadre, David BRUSSELLE a souligné l'importance de la mobilisation de l'ensemble des acteurs locaux, la place de la méthanisation et la recherche permanente de solutions innovantes dans le domaine du financement.

« Dans une actualité marquée par l'échec de la commission mixte paritaire sur le projet de loi transition énergétique, la qualité des échanges a confirmé la nécessité d'avancer dans des voies réalistes et pragmatiques. » déclare Bernard AULAGNE, Président de l'association Coénove. « Si le nucléaire et les énergies renouvelables présentent des avantages incontestables, elles ont également des limites et un mix énergétique sans la présence de l'énergie gaz ne peut tout simplement pas fonctionner » ajoute-t-il. « Dans la perspective de l'organisation de la Conférence Paris Climat 2015, il est souhaitable qu'émerge rapidement un consensus autour de la complémentarité des énergies, au nom de l'intérêt général ».

Vidéos et présentations des différentes interventions disponibles sur le site internet de l'association Coénove :

<http://www.coenove.fr/content/d%C3%A9jeuner-d%C3%A9bat-la-compl%C3%A9mentarit%C3%A9-des-%C3%A9nergies-la-voie-de-la-transition-%C3%A9nerg%C3%A9tique-0>

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.



► Energies et Avenir présente un nouveau guide « *La Rénovation énergétique des bâtiments d'enseignement* »

Le 25 mars 2015, l'association Energies et Avenir qui regroupe l'ensemble des professionnels des systèmes à eau chaude pour le chauffage et l'eau chaude sanitaire a présenté sa nouvelle étude consacrée à la rénovation énergétique des bâtiments d'enseignement.



Représentant 912 millions de m² et à l'origine de 30% des émissions de gaz à effet de serre liées au bâtiment, le secteur tertiaire constitue un important gisement d'économies d'énergie et un défi majeur des politiques de rénovation énergétique. A eux seuls, les bâtiments d'enseignement représentent près de 20% du parc tertiaire, soit environ 180 millions m².

Remplacer le système de chauffage : une solution optimale pour le meilleur rapport gains énergétiques/investissement

Les simulations réalisées démontrent qu'en termes d'efficacité énergétique, la rénovation du système de chauffage est le premier poste d'économies d'énergie. Elle permet à elle seule de réduire la consommation de 20 à 60%. Cette économie d'énergie offerte par le remplacement du système de chauffage se retrouve immédiatement sur la facture énergétique et permet également d'améliorer la classe de performance énergétique du bâtiment.

Selon l'étude, après modernisation de l'installation de chauffage, pour un bâtiment utilisant le gaz, le fioul ou la chaleur d'un réseau, celui-ci passe d'une classe de performance D (211 – 350 kWhep/m² SU) à une classe de performance C (111 – 210 kWhep/m² SU). Quant au bâtiment utilisant l'électricité, celui-ci passe d'une classe de performance E (351 – 540 kWhep/m² SU) à une classe de performance C (111 – 210 kWhep/m² SU).

Ainsi, un objectif de rénovation qui permet de faire passer un bâtiment d'une classe de performance D ou E à une consommation de l'ordre 180 kWhep/m² représente le meilleur compromis entre gains d'efficacité énergétique (35%) et coûts d'investissement (30€HT/m²). Aller au-delà exige de mobiliser six fois plus d'investissement (225 €HT/m²) pour un gain énergétique supplémentaire réduit (30%).

Par ailleurs, dans le cas des bâtiments d'enseignement, une forte contrainte pèse sur la durée des travaux qui doivent se tenir dans la durée des vacances scolaires. *Energies et Avenir* attire donc l'attention sur la pertinence de privilégier un phasage des travaux « BBC compatibles ». Ce phasage permet en effet de réduire le coût des investissements initiaux tout en générant des économies financières et énergétiques importantes et pérennes dès les premières étapes, nécessaires pour engager d'autres travaux. Ce séquençage des travaux répond ainsi aux exigences posées par les bâtiments d'enseignement.

Pour Hervé THELINGE, président d'Energies et Avenir : « *Dans le contexte actuel de mise en œuvre de la transition énergétique, et alors que l'obligation de rénovation énergétique sera bientôt une réalité dans le secteur tertiaire, avec la publication attendue du décret ad hoc, Energies et Avenir souhaite accompagner les pouvoirs publics et l'ensemble des professionnels pour relever le défi de la rénovation énergétique des bâtiments d'enseignement en leur offrant un panorama des meilleures solutions existantes.* »

Ce guide fait notamment suite à une étude consacrée à la rénovation énergétique des bâtiments de bureau (2013). Celle-ci est disponible gratuitement, ainsi que les autres publications de l'association, sur le site d'Energies et Avenir : www.energies-avenir.fr



y.lintz@cfbp.fr





4 AGENDA

■ 5 mai 2015 : Journée technique AFIAP

Sur le thème « Perspectives industrielles après la révision de la Directive Européenne des Equipements sous Pression (2014/68/UE) », cette journée se tiendra à la maison de la mécanique à Courbevoie.

Programme et inscription : http://www.afiap.org/pdf/01_jtech/2015_05_05/pro&bulletin_mai2015.pdf

h.francois@cfbp.fr

<http://www.afiap.org>





5 DANS LA PRESSE

> **Flottes d'entreprise : les véhicules propres sur le banc de touche**

Le Monde - supplément - 9 avril 2015

> **Interview Joël Pedessac**

Clima+Confort - 8 avril 2015



FLOTTES D'ENTREPRISE

Les véhicules propres sur le banc de touche

La fiscalité ne soutient plus les véhicules au GNV, au GPL ou au superéthanol. Conséquence ? Les ventes sont en spirale à la baisse.

Aucun chiffre ne vient confirmer un succès pourtant annoncé à grand renfort d'études. Pour l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), 45% des transports terrestres seraient en effet alimentés du gaz à l'horizon 2050. En attendant et selon les statistiques du Comité des constructeurs français d'automobiles, il ne s'est vendu que 91 véhicules particuliers carburant au gaz naturel pour véhicules (GNV) en 2014, soit une poignée au regard des 180.000 automobiles neuves écoulées en 2014.

En élargissant le cercle à l'ensemble des véhicules déjà mis à la route, les chiffres progressent sans pour autant évoquer le raz-de-marée annoncé dans les études. La flotte française roulant au GNV rassemble 10.000 automobiles et camionnettes, 2.400 bus (10% du parc), 800 bennes à ordures (13% du parc) et 200 poids lourds. Principal frein au développement de cette technologie, le réseau de distribution est particulièrement atomisé. Seules 40 des 340 stations françaises sont ouvertes au public. Les autres ont été installées à l'initiative d'opérateurs privés ou publics pour leurs propres besoins.

Autre obstacle, le prix des véhicules peut dissuader les plus volontaires. Pour un poids lourd, le surcoût à l'achat atteint ainsi 20% et 35% par rapport à un modèle thermique. « Ce surcoût, plaide Philippe Van Deroven, directeur général de GNV-Net, les technologies gazées faussent la norme Euro6 et renchérit le prix d'achat des poids lourds thermiques et leurs coûts d'entretien ». L'augmentation du prix du diesel et la baisse de celui du gaz permettent également de resquiller les budgets. Il n'en reste pas moins que les ventes restent en forte confidentialité.

Pour les particuliers comme pour les professionnels, la fiscalité joue un rôle moteur dans le choix des énergies au moment de l'achat. Toutefois, en 2014, un bonus spécifique a été accordé au GPL. Les ventes de véhicules ont ainsi jusqu'à se valider 75.000 ventes. Depuis, la courbe s'est inversée et en 2014, elle n'a été que de 2.200, soit seulement 0,12% du marché global. Cela étant, le parc roulant français atteint 260.000 unités, soit la flote de véhicules propres la plus importante sur le sol français. Parmi les adhésifs du GPL, des véhicules vendus à des particuliers à ceux fonctionnant à l'as-surance et des taxis à la pompe ce seul motif est de 600 euros le litre. Autre avantage, le réseau de distribution rassemble 1.750 stations. Longtemps, le GPL a souffert des explosions spectaculaires survenues dans les années 1990. Or, depuis 2008, les véhicules GPL sont équipés d'une soupape de sécurité et sont acceptés dans tous les parcs de stationnement et ce, même dans les parkings souterrains. « Désormais, pour se développer, le GPL doit bénéficier des mêmes avantages qui seront accordés aux véhicules propres », souligne Joel Redessat, directeur général du Comité français du butane et du propane.

Face à ces énergies, le superéthanol n'a jamais décollé et ce, malgré les engagements pris en 2007 par le gouvernement. Plusieurs constructeurs automobiles et les pétroliers en ont jusqu'à présent vendu quelques unités. Une goutte d'eau ! Et pour cause, puisque les stations font cruellement défaut et que l'offre des constructeurs est réduite à la portion congrue. Seuls Ford, Jeep et Bentley proposent des véhicules E85 sur le sol français. Les producteurs d'éthanol ont décidé de passer à l'offensive et de mobiliser les construc-teurs. Avec succès auprès de Volkswagen

puisque le constructeur allemand envisage de proposer des véhicules flexifuel en France. Soit au diesel, à l'éthanol, à l'éthanolique et à l'hybride, les énergies alternatives vont-elles perdre leur dernier mot ?

É.GI.

Périphérie...

JOËL PEDESSAC Directeur général du Comité français du butane et du propane, il défend les avantages du GPL dans le mix énergétique : couplage aux ENR et autonomie grâce au stockage, faible impact environnemental, désenclavement des territoires via le développement de petits réseaux.

« Favoriser le développement des bonnes techniques »

→ « Le gaz de pétrole liquéfié compte pour seulement 1,2 % du mix énergétique national mais alimente 11 millions de foyers français, dont 700 000 pour des besoins de chauffage, essentiellement dans le diffus », rappelle Joël Pedessac, directeur général du Comité français du butane et du propane (*). Pourtant, il peut jouer un rôle important dans le cadre de la transition énergétique.

« Lors des périodes de pointe, cette énergie offre un rendement proche de 100 % avec la possibilité de faire du stockage, directement sur le lieu de consommation », indique Joël Pedessac, attentif comme tous les acteurs du marché de l'énergie au plan de programmation pluriannuel, dont on pourra se faire une idée plus précise dans les deux ou trois mois qui viennent. Il relativise toutefois son propos : « Mais il y aura ce que dit la loi et la réalité du marché, sauf à ce que les pouvoirs publics limitent le recours à telle ou telle énergie ».

Gérer l'intermittence des énergies renouvelables

Parmi les avantages du GPL figure la possibilité de le coupler à toutes les énergies renouvelables, comme le bois, le solaire thermique, le photovoltaïque..., afin d'alimenter une plaque de cuisson gaz vitrocéramique, une chaudière à condensation, une pompe à chaleur ou encore une micro-cogénération. « Car, que ce soit pour produire de l'électricité ou alimenter un générateur thermique, les énergies renouvelables ne sont pas toujours disponibles au moment où on en a besoin et sont souvent difficilement stockables », estime le directeur général du CFBP. Cet avantage

va de pair avec la garantie de l'autonomie énergétique avec des garanties d'approvisionnement pour les 30 à 40 ans qui viennent et des réserves prouvées, évaluées à 120 ou 130 années de consommation.

« En matière d'impact environnemental, le GPL est une énergie plutôt respectueuse puisqu'elle n'émet que 266 g de CO₂/kWh, comparé au charbon et au fioul domestique avec des valeurs de respectivement 375 et 329 g, et proche du gaz naturel et de l'électricité de chauffage avec des valeurs de respectivement 241 et 210 g. » Dans l'avenir, il sera possible d'imaginer des solutions d'injection de biopropane.

Le Centre développe, par ailleurs, les réseaux propane, notamment pour des communes de 5 000 à 10 000 habitants, afin de désenclaver des territoires car, comme le souligne Joël Pedessac, « sur 36 000 communes françaises, 70 % d'entre elles ne sont pas desservies par les réseaux publics de gaz naturel. Conséquence : 25 % de la population n'y a pas accès ». Fin 2013, on comptait, en exploitation, 221 réseaux de distribution publique et 2 358 réseaux privés, des chiffres en nette progression par rapport à 2012.

E. S.



NOTES

Le GPL est issu à 70 % des champs de gaz naturel et à 30 % du raffinage. Auparavant, ces énergies étaient relâchées dans l'atmosphère par les torchères des puits de pétrole, donc gaspillées.

Retrouvez le prochain

CLIMACO

→ Enqu

Tenda

Les innovati

dévoilées pa

fabricants su

ISH de Franc

Énergie de t

→ Doss

Clima

tion

Les solution

assurer le ch

le rafraichiss

neuf et la ré

→ Prat

Panel

prod

Émetteurs c

chauffage.

→ Anno

Aspac

Aspen / Sali

Climaméd

Dunod

EBM

Énergie Sola

Termodinam

Galaxair

Hitachi

Hydronic

Kimo

La Pratique

La Pratique

Quest Vent

Pyc Edition

Refco

Snefca

Vim

Zioli Abeg



Comité Français
Butane Propane

CFBP *infos*

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

Mai 2015

N° 129

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES (avril 2015)..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 & RÉGLEMENTAIRESPage 5

- ▶ Le Projet de loi de transition énergétique :
Fin de la seconde lecture à l'Assemblée nationale

5- PRESSE..... Page 6-10

- ▶ Des logements sociaux chauffés au propane
- L'Installateur - mai 2015
- ▶ Une version GPL pour la Corsica
- Flottes automobiles - mai 2015
- ▶ Quatre raisons de rouler au GPL
- Elle - 22 mai 2015



1 STATISTIQUES (Avril 2015)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	AVRIL-2015	AVRIL-2014	Variation 2015/2014
Température moyenne	12°3	12°7	- 0,4°
Nombre de jours ouvrés	21	21	=
Degrés-jours du mois	142,0	126,3	+ 12,43 %
Coefficient de rigueur	0,769	0,684	+ 12,43 %
Degrés-jours cumulés	1120,5	913,2	+ 22,70 %

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

▶ Chiffres-clés des GPL pour Avril 2015

- > Total Ventes « vrac » avril 2015 vs avril 2014 : + 11,4 %
- > Total Ventes « conditionné » avril 2015 vs avril 2014 : - 2,8 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » avril 2015 vs avril 2014 : - 11,4 %

Comité Français du
Butane et du Propane

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

www.cfbp.fr

N° SIRET : 784 855 033 00063



▶ VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP - Avril 2015

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Avril-2015	Avril-2014	Variation	Avril-2015	Avril-2014	Variation
BUTANE						
conditionné	20 787	21 765	- 4,5 %	85 823	85 928	- 0,1 %
vrac	4 492	3 890	+ 15,5 %	17 366	19 954	- 13,0 %
s/total Butane	25 279	25 655	- 1,5 %	103 189	105 882	- 2,5 %
PROPANE						
conditionné	10 884	10 838	+ 0,4 %	40 940	39 295	+ 4,2 %
Condi/carburant	5 602	5 760	- 2,7 %	21 106	21 401	- 1,4 %
s/total conditionné	16 486	16 598	- 0,7 %	62 046	60 696	+ 2,2 %
Vrac carburant	2 655	2 732	- 2,8 %	10 160	10 250	- 0,9 %
Vrac 0/6 T	46 404	39 242	+ 18,3 %	295 215	260 771	+ 13,2 %
Vrac 6/12 T	9 980	8 640	+ 15,5 %	57 541	48 558	+ 18,5 %
Vrac 12/80 T	13 820	13 061	+ 5,8 %	87 453	79 569	+ 9,9 %
Vrac 0/80 T	70 204	60 943	+ 15,2 %	440 209	388 898	+ 13,2 %
Vrac > 80 T	16 423	16 940	- 3,1 %	85 917	83 622	+ 2,7 %
Réseau canalisé	5 090	4 243	+ 20,0 %	30 887	26 094	+ 18,4 %
Sous-total vrac	94 372	84 858	+ 11,2 %	567 173	508 864	+ 11,5 %
Sous-total propane	110 858	101 456	+ 9,3 %	629 219	569 560	+ 10,5 %
GPLc / Stations	6 949	7 841	- 11,4 %	25 939	29 501	- 12,1 %
Total conditionné	37 273	38 363	- 2,8 %	147 869	146 624	+ 0,8 %
Total vrac	98 864	88 748	+ 11,4 %	584 539	528 818	+ 10,5 %
TOTAL	143 086	134 952	+ 6,0 %	758 347	704 943	+ 7,6 %
Dont carburant	15 206	16 333	- 6,9 %	57 205	61 152	- 6,5 %



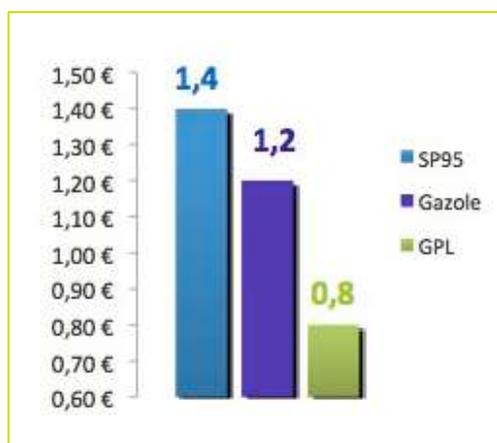
► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) Avril 2015

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Avril-2015	Avril-2014	variation	Avril-2015	Avril-2014	variation
Alsace	1	1	+ 0%	23	17	+ 35%
Aquitaine	17	9	+ 89%	75	84	- 11%
Auvergne	7	3	+ 133%	37	25	+ 48%
Basse-Normandie	20	9	+ 122%	107	46	+ 133%
Bourgogne	7	4	+ 75%	28	32	- 13%
Bretagne	15	21	- 29%	118	119	- 1%
Centre	27	21	+ 29%	91	121	- 25%
Champagne-Ardenne	1	4	- 75%	11	21	- 48%
Corse	1	-1	- 200%	4	1	+ 300%
Franche-Comté	10	5	+ 100%	48	56	- 14%
Haute-Normandie	31	16	+ 94%	72	57	+ 26%
Ile-de-France	6	14	- 57%	28	71	- 61%
Languedoc-Roussillon	9	5	+ 80%	26	66	- 61%
Limousin	12	9	+ 33%	39	26	+ 50%
Lorraine	13	6	+ 117%	35	18	+ 94%
Midi-Pyrénées	11	13	- 15%	49	92	- 47%
Nord-Pas-de-Calais	11	4	+ 175%	52	25	+ 108%
Pays de la Loire	42	59	- 29%	200	174	+ 15%
Picardie	57	13	+ 338%	97	58	+ 67%
Poitou-Charentes	10	7	+ 43%	26	45	- 42%
Provence-Alpes Côte d'Azur	5	46	- 89%	42	74	- 43%
Rhône-Alpes	60	41	+ 46%	264	188	+ 40%
TOTAL	373	309	+ 21%	1472	1416	+ 4%

► **VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A) – Avril 2015**

Energies	Avril				Cumul à fin Avril			
	2015	2014	variation	PDM	2015	2014	variation	PDM
Gazole	101 125	109 450	- 7,6 %	59,2 %	381 870	400 125	- 4,6 %	58,9 %
Essence	63 053	52 922	+ 19,1 %	36,9 %	241 597	195 281	+ 23,7 %	37,3 %
GPL	176	159	+ 10,7 %	0,1 %	707	640	+ 10,5 %	0,1 %
Hybride	4 667	3 568	+ 30,8 %	2,7 %	19 191	15 059	+ 27,4 %	3,0 %
Electrique	1 726	821	+ 110,2 %	1,0 %	4 629	2 354	+ 96,6 %	0,7 %
Superéthanol	18	36	- 50,0 %	0,0 %	65	94	- 30,9 %	0,0 %
GNV	0	3	- 100,0 %	0,0 %	25	12	+ 108,3 %	0,0 %
Autres		0	0,0 %	0,0 %		3	0,0 %	0,0 %
TOTAL	170 765	166 959	+ 2,3 %	100,0 %	648 084	613 568	+ 5,6 %	100,0 %

► **BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne avril 2015 (*)**



(*) 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

	Janv 2015	Fév 2015	Mars 2015	Avril 2015
Nombre total de visites sur le site	24 690	25 228	26 664	24 135
Points d'entrée sur le site				
1- Accueil	25,1 %	23,7 %	22,9 %	23,4 %
2- Carte stations GPL/CFBP	8,8 %	10,3 %	10,6 %	11,5 %
3- Caractéristiques générales des GPL	7,8 %	7,7 %	7,6 %	8,0 %
4- Atouts du GPL carburant	5,1 %	5,0 %	5,5 %	5,4 %
5- Communiqués de presse	4,9 %	5,2 %	5,3 %	5,3 %

▶ Le Projet de loi de transition énergétique : Fin de la seconde lecture à l'Assemblée nationale

L'Assemblée nationale a adopté le 26 mai 2015, en seconde lecture, par scrutin public, le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte. 308 députés ont voté pour, 217 députés ont voté contre et 31 députés se sont abstenus.

Les amendements portés par la filière GPL pour être exclue du dispositif des CEE ont été déposés par le groupe GDR, par plusieurs députés UMP et par le député socialiste Yves Blein ...

- Amendement [n°376](#) du groupe GDR qui vise à exclure les carburants alternatifs du dispositif des CEE

Amendements identiques: [n°421](#) de Jean-Yves Blein (PS), [n°468](#) de Martial Saddier (UMP)

- Amendement [n°377](#) du groupe GDR qui vise à exclure le secteur du GPL du dispositif des CEE

Amendements identiques [n°420](#) de Jean-Yves Blein (PS), [n°469](#) de Martial Saddier (UMP)

... mais rejetés lors de la nouvelle lecture.

A noter toutefois que l'argument de l'impact du dispositif sur les entreprises de la filière est de mieux en mieux entendu.

Sur le thème des transports et de la mobilité, et en particulier sur la définition des véhicules écologiques, les députés ont remplacé la notion de véhicules « propres ou sobres » par une classification générique distinguant les « véhicules à faibles émissions » des « véhicules à très faibles émissions ».

Ainsi, dans la nouvelle rédaction du texte, les « véhicules à faibles émissions » sont définis comme « les véhicules électriques, ainsi que les véhicules utilisant des carburants alternatifs » [au sens de la directive européenne 2014/94/UE - GPL compris] ou de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, en référence à des critères définis par décret. »

Les « véhicules à très faibles émissions » devraient vraisemblablement correspondre aux véhicules électriques.

L'examen reprendra au Sénat en commissions (Affaires économiques et Développement durable) à partir du 17 juin et en séance publique à partir du 29 juin, avant une lecture définitive à l'Assemblée nationale.

(voir également CFBP infos n°128 d'avril 2015)

e.coquin@cfbp.fr



5 DANS LA PRESSE

> Des logements sociaux chauffés au propane

L'Installateur - mai 2015

> Une version GPL pour la Corsa

Flottes automobiles - mai 2015

> Quatre raisons de rouler au GPL

Elle - 22 mai 2015





LE BÂTIMENT PERFORMANT

DES LOGEMENTS SOCIAUX CHAUFFÉS AU PROPANE

À Guerville (76), la rénovation de bâtiments agricoles abandonnés, associée à la construction de logements neufs, a permis de créer un ensemble harmonieux de 16 logements sociaux. Leurs charges seront limitées grâce à l'utilisation du propane.

À

Guerville, dans les Yvelines, a été entrepris depuis quelques années un programme de construction et de rénovation de logements sociaux. Rue Pasteur, une première opération portant sur 10 logements a été livrée en 2010. Une seconde opération rue Pierre Curie a accueilli ses premiers locataires en mars. Elle associe 594 m² de bâtiments neufs à la rénovation de 7 corps de ferme, totalisant 532 m². Ainsi sont créés 8 logements collectifs et 8 maisons individuelles en R + 1. Les bâtiments réhabilités, en pierre et ossature bois, ont été isolés par l'intérieur, par 20 cm de laine de verre au niveau du toit (d'une conductivité thermique lambda de 32) et 10 cm de laine de verre Th32 au niveau des murs. Les bâtiments neufs comprennent 20 cm de belques Monomur, avec une isolation thermique par l'extérieur (ITE) en polystyrène Th32 d'une épaisseur de 15 cm. Ils possèdent une façade nord aveugle et des parois vitrées représentant 16 % de la surface habitable. Deux certifications délivrées par l'organisme Cerqual ont été obtenues : BEC Effinergie pour le neuf et BEC Effinergie Rénovation pour l'existant.

LE CHOIX DU PROPANE

C'est le propane qui a été retenu pour couvrir les besoins énergétiques. Le maître d'ouvrage avait une préoccupation majeure : limiter les charges : « Contrairement au foyer,



qui est sécurisé par les aides personnalisées au logement, les charges sont réparties aux locataires. Et nous ne voulons pas mettre en difficulté les familles modestes », explique Françoise Quintin, directrice générale de Mantes en Yvelines Habitat. Rue Pierre Curie, les charges devraient être comprises entre 120 et 170 euros par mois pour un deux pièces. Cela inclut l'électricité du logement, l'électricité et l'entretien des parties communes, le gaz, l'eau froide, l'entretien de la chaudière et des espaces extérieurs. Le coût du chauffage s'établirait à 15 euros/m²/an. Le maître d'ouvrage a bien sûr réfléchi aux avantages et

1. Deux chaudières ont été installées, l'une de 25 kW pour les logements neufs, l'autre de 35 kW pour les logements rénovés.



LE PLUS
UN CEP DE
67 kWhep/m².an

inconvenients des différentes énergies. Il a exclu d'office le chauffage électrique associé à du solaire thermique car, dans une autre opération, ce choix lui avait valu de perdre toute subvention de la part de la Région. Le coût de gestion d'une chaufferie bois a été jugé trop important pour ce petit ensemble de logements. Par ailleurs, la commune ne présente pas de potentiel géothermique et n'est pas raccordée au réseau gaz collectif. Enfin, à l'époque du premier projet (en 2008), la solution des pompes à chaleur n'a pas été étudiée.

DES FRAIS DE CHAUFFAGE ET D'ECS INDIVIDUELS

C'est donc le gaz propane qui est apparu comme le plus pratique. Rue Pierre Curie, une citerne enterrée de 3,2 tonnes a été installée. Le réapprovisionnement sera automatique, le fournisseur Totalgaz étant alerté dès que la citerne est à moins de 20 % de sa capacité. Par ailleurs, Mantes en Yvelines Habitat souhaitait une installation collective, jugée plus fiable que les chaudières individuelles. Deux chaudières De Dietrich ont été installées, l'une de 25 kW pour les logements neufs, l'autre de 35 kW pour les logements rénovés. Les logements sont équipés d'un module CIC, qui permet de répartir les frais de chauffage en fonction des consommations de chacun. Quant à l'eau chaude sanitaire, elle est produite dans chaque appartement par un ballon thermodynamique récupérant l'énergie de la VMC, le modèle Aeraulix d'Atlantic. «Le premier site, rue Pasteur, a été équipé d'un ballon solaire et d'une boucle de chauffage, qu'il faut maintenir constamment en température. Cette solution n'a pas été dupliquée, car elle est peu adaptée au

plan de masse très étalé», explique l'architecte Marie-Hélène Le Petit, du cabinet H=L Architecture.

Grâce à ces deux opérations, Guerville possède désormais 1,5 % de logements sociaux... alors que la loi en impose 25 %. Il ne s'agit donc que d'une amorce. Mais il était important que ces premiers logements soient bien acceptés par la population. D'où le choix de rénover d'anciens bâtiments agricoles, auxquels les habitants étaient attachés. Et cela même si le coût d'une rénovation est supérieur à celui d'une construction neuve. ■

2 Chaque appartement dispose d'un ballon thermodynamique relié à l'air extrait de la VMC.

LA PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE EN CHIFFRES

Les 16 logements sociaux afficheront une étiquette énergétique B. La consommation d'énergie primaire (CEP) s'établit environ à 67 kWhep/m².an, soit un gain de 62 % par rapport à la RT 2005. Elle se décompose de la façon suivante : 30 kWhep/m².an pour le chauffage, 21 pour l'ECS, 11 pour l'éclairage, 4 pour les auxiliaires de ventilation et 1 pour les auxiliaires de chauffage et d'ECS. Concernant la performance de l'enveloppe, l'Ubât est de 0,270 W/m².K.



UNE VERSION GPL POUR LA CORSA

Pour sa nouvelle
Corsa, Opel a voulu
des déclinaisons
les plus sobres
possibles dont
une version GPL.
Avec son moteur



1.4i de 90ch
combinant gas de pétrole, éthanol et essence,
cette Corsa GPL offre une autonomie de 1200km
pour 7l/100km et des émissions de 245g. Grâce
à l'installation du réservoir de GPL dans le loge-
ment de la roue de secours, votre Corsa accueille
cinq personnes et possède toujours un coffre de
1120l. Coût au minimum 15590euros TTC.



AUTO
QUATRE RAISONS
DE ROULER AU GPL
PAR CAMILLE GIRETTE

1 C'est simple. La voiture démarre à l'essence ou au diesel et fonctionne au GPL (gaz de pétrole liquéfié) quand le moteur est chaud. On fait le plein au super dans l'une des 2 000 stations équipées.

2 C'est écologique. Le GPL ne produit pas de particules et rejette 11% de CO₂ et 60% de NO_x de moins qu'un véhicule qui roule au diesel (15% de CO₂ et 60% de NO_x de moins qu'un véhicule essence). Avec la petite valve qui permet de prendre le volant les jours de cravation alternée !

3 C'est économique. Le plein de GPL coûte 15 euros, soit environ 2,82 euros le litre. À noter la concurrence des véhicules qui roulent au GPL sur toute la vallée de la France et dans quelques régions.

4 C'est accessible. Vous pouvez solliciter rapidement votre unité et essence par l'un des 187 installateurs en France (à partir de 1 800 euros) ou chez certains quinze modèles proposés par les constructeurs. ■
Plus.d'infos@proteco-gpl.com

567065035e60000252bb4f345f01855313c4c3132126531

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES (mai 2015)..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 & RÉGLEMENTAIRESPage 5-7

- ▶ Deux arrêtés publiés en mai modifient la réglementation des ICPE
- ▶ Formation des référents des sociétés du SPA

3- EN BREFPage 8

- ▶ Congrès 2015 de l'AEGPL

5- PRESSE..... Page 9-15

- ▶ Pollution de l'air : le retour de la pastille verte
- Le Monde – 3 juin 2015
- ▶ Totalgaz rebaptisé Finagaz après son rachat par UGI
- Communiqué de l'AFP – 4 juin 2015
- ▶ GPL : Totalgaz devient Finagaz, sous la présidence d'Eric Naddéo
- Enerpresse – 8 juin 2015
- ▶ Emissions de CO₂ : la pression monte sur les constructeurs automobiles
- Les Echos – 18 juin 2015

1 STATISTIQUES (Mai 2015)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	MAI-2015	MAI-2014	Variation 2015/2014
Température moyenne	15°0	14°4	- 0,6°
Nombre de jours ouvrés	17	19	- 2
Degrés-jours du mois	74,6	86,1	- 13,4 %
Coefficient de rigueur	0,862	0,994	- 13,1 %
Degrés-jours cumulés	1195,1	999,3	+ 19,6 %

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

▶ Chiffres-clés des GPL pour Mai 2015

- > Total Ventes « vrac » mai 2015 vs mai 2014 : - 11,5 %
- > Total Ventes « conditionné » mai 2015 vs mai 2014 : - 6,0 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » mai 2015 vs mai 2014 : - 13,5 %

Comité Français du
Butane et du Propane

8, terrasse Bellini
92807 PUTEAUX CEDEX

contact@cfbp.fr

www.cfbp.fr

N° SIRET : 784 855 033 00063

► VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP - Mai 2015

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Mai-2015	Mai-2014	Variation	Mai-2015	Mai-2014	Variation
BUTANE						
conditionné	19 283	20 690	- 6,8 %	105 106	106 618	- 1,4 %
vrac	2 715	3 301	- 17,8 %	20 081	23 255	- 13,6 %
s/total Butane	21 998	23 991	- 8,3 %	125 187	129 873	- 3,6 %
PROPANE						
conditionné	9 834	10 192	- 3,5 %	50 774	49 487	+ 2,6 %
Condi/carburant	4 439	4 811	- 7,7 %	25 545	26 212	- 2,5 %
s/total conditionné	14 273	15 003	- 4,9 %	76 319	75 699	+ 0,8 %
Vrac carburant	2 181	2 352	- 7,3 %	12 341	12 602	- 2,1 %
Vrac 0/6 T	23 712	26 410	- 10,2 %	318 927	287 181	+ 11,1 %
Vrac 6/12 T	6 288	6 983	- 10,0 %	63 829	55 541	+ 14,9 %
Vrac 12/80 T	8 564	10 260	- 16,5 %	96 017	89 829	+ 6,9 %
Vrac 0/80 T	38 564	43 653	- 11,7 %	478 773	432 551	+ 10,7 %
Vrac > 80 T	12 046	14 217	- 15,3 %	97 963	97 839	+ 0,1 %
Réseau canalisé	2 887	2 477	+ 16,6 %	33 774	28 571	+ 18,2 %
Sous-total vrac	55 678	62 699	- 11,2 %	622 851	571 563	+ 9,0 %
Sous-total propane	69 951	77 702	- 10,0 %	699 170	647 262	+ 8,0 %
GPLc / Stations	6 183	7 149	- 13,5 %	32 122	36 650	- 12,4 %
Total conditionné	33 556	35 693	- 6,0 %	181 425	182 317	- 0,5 %
Total vrac	58 393	66 000	- 11,5 %	642 932	594 818	+ 8,1 %
TOTAL	98 132	108 842	- 9,8 %	856 479	813 785	+ 5,2 %
Dont carburant	12 803	14 312	- 10,5 %	70 008	75 464	- 7,2 %



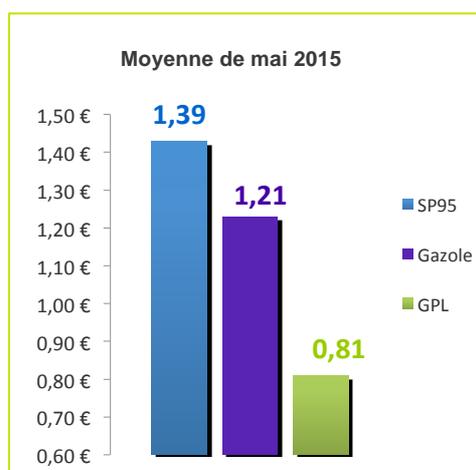
► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) Mai 2015

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Mai-2015	Mai-2014	variation	Mai-2015	Mai-2014	variation
Alsace	1	2	- 50%	24	19	+ 26%
Aquitaine	13	33	- 61%	88	117	- 25%
Auvergne	9	12	- 25%	46	37	+ 24%
Basse-Normandie	31	11	+ 182%	138	57	+ 142%
Bourgogne	12	9	+ 33%	40	41	- 2%
Bretagne	11	23	- 52%	129	142	- 9%
Centre	8	32	- 75%	99	153	- 35%
Champagne-Ardenne	4	5	- 20%	15	26	- 42%
Corse	0	0		4	1	+ 300%
Franche-Comté	17	8	+ 113%	65	64	+ 2%
Haute-Normandie	9	16	- 44%	81	73	+ 11%
Ile-de-France	4	21	- 81%	32	92	- 65%
Languedoc-Roussillon	33	8	+ 313%	59	74	- 20%
Limousin	8	14	- 43%	47	40	+ 18%
Lorraine	10	4	+ 150%	45	22	+ 105%
Midi-Pyrénées	14	13	+ 8%	63	105	- 40%
Nord-Pas-de-Calais	5	3	+ 67%	57	28	+ 104%
Pays de la Loire	39	40	- 3%	239	214	+ 12%
Picardie	10	19	- 47%	107	77	+ 39%
Poitou-Charentes	12	8	+ 50%	38	53	- 28%
Provence-Alpes Côte d'Azur	5	12	- 58%	47	86	- 45%
Rhône-Alpes	81	28	+ 189%	345	216	+ 60%
TOTAL	336	321	+ 5%	1 808	1 737	+ 4%

► **VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A) – Mai 2015**

Energies	Mai				Cumul à fin Mai			
	2015	2014	variation	PDM	2015	2014	variation	PDM
Gazole	84 796	97 914	- 13,4 %	59,0 %	466 666	498 039	- 6,3 %	58,9 %
Essence	53 614	47 045	+ 14,0 %	37,3 %	295 211	242 326	+ 21,8 %	37,3 %
GPL	116	117	- 0,9 %	0,1 %	823	757	+ 8,7 %	0,1 %
Hybride	4 163	2 932	+ 42,0 %	2,9 %	23 354	17 991	+ 29,8 %	2,9 %
Electrique	1 067	902	+ 18,3 %	0,7 %	5 696	3 256	+ 74,9 %	0,7 %
Superéthanol	8	16	- 50,0 %	0,0 %	73	110	- 33,6 %	0,0 %
GNV	7	21	- 66,7 %	0,0 %	32	33	- 3,0 %	0,0 %
Autres		4	0,0 %	0,0 %		7	0,0 %	0,0 %
TOTAL	143 771	148 951	- 3,5 %	100,0 %	791 855	762 519	+ 3,8 %	100,0 %

► **BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne mai 2015 (*)**



(*) 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

	Fév 2015	Mars 2015	Avril 2015	Mai 2015
Nombre total de visites sur le site	25 228	26 664	24 135	22 902
Points d'entrée sur le site				
1- Accueil	23,7 %	22,9 %	23,4 %	22,5 %
2- Carte stations GPL/CFBP	10,3 %	10,6 %	11,5 %	11,1 %
3- Caractéristiques générales des GPL	7,7 %	7,6 %	8,0 %	8,0 %
4- Atouts du GPL carburant	5,0 %	5,5 %	5,4 %	5,2 %
5- Communiqués de presse	5,2 %	5,3 %	5,3 %	5,4 %



▶ Deux arrêtés publiés au Journal Officiel en mai modifient la réglementation des ICPE

■ Nouvelle nomenclature des ICPE

L'arrêté du 11 mai 2015 modifie une série d'arrêtés ministériels pour prendre en compte la nouvelle nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement entrant en vigueur au 1^{er} juin 2015. Issue du décret n° 2014-285 du 3 mars 2014, cette nouvelle nomenclature applique les dispositions de la directive n° 2012/18/UE du 4 juillet 2012 dite SEVESO III et du règlement CLP n° 1272/2008 relatif à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances et des mélanges.

Cet arrêté entraîne la suppression ou la modification de certaines rubriques, et la création de nouvelles rubriques en 4000.

Pour notre activité, la rubrique 1412 « Stockage en réservoirs manufacturés de gaz inflammables liquéfiés » est remplacée par la rubrique 4718 « Gaz inflammables liquéfiés de catégorie 1 et 2 » dans les arrêtés du 23 août 2005 et du 2 janvier 2008 qui est de plus modifié suite à une consultation lancée il y a quelques mois par la DGPR.

■ Prescriptions et remise des études parasismiques

L'arrêté du 19 mai 2015 relatif à la prévention des risques accidentels au sein des ICPE modifie l'échéancier d'application des prescriptions relatives aux règles parasismiques et plus particulièrement à l'échéance de remise des études.

Pour les installations situées en France métropolitaine (zones de sismicité 1, 2, 3 ou 4) :

- le délai de remise des études est repoussé au 31 décembre 2019 (+ 5 ans)
- le délai de réalisation des éventuels travaux au 1^{er} janvier 2025.

h.francois@cfbp.fr

Arrêté du 11 mai 2015 modifiant une série d'arrêtés ministériels pour prendre en compte la nouvelle nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement entrant en vigueur au 1er juin 2015 dans le cadre de la transposition de la directive n° 2012/18/UE du 4 juillet 2012
JO 29/05/2015

Arrêté du 19 mai 2015 modifiant l'arrêté du 4 octobre 2010 relatif à la prévention des risques accidentels au sein des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation
JO 28/05/2015

► Formation des référents des sociétés du SPA (Service Professionnel d'Assistance)

Suite à un problème opérationnel rencontré lors d'une intervention d'un SPA sur une installation en clientèle « Gros vrac », un diagnostic de besoin d'évolution de compétences des techniciens a été réalisé pour ce type d'installation, et un module de formation a ensuite été organisé par le CFBP.

■ La situation

Après identification de son niveau pour chaque technicien, suivant un référentiel de compétences, l'objectif de formation a été défini de la façon suivante :

« Identification d'un besoin d'approfondissement de connaissance du matériel et des installations GV, GPLc et wagons.

Les opérateurs SPA doivent être en mesure à partir d'un appel d'effectuer le bon diagnostic et connaître l'intervention possible à réaliser par type de matériel en lien avec le contrat SPA et/ou la CAT ».

■ Les objectifs pédagogiques

Suivant ce constat et l'identification du besoin, les objectifs pédagogiques ont été précisés :

- Connaissance de la CAT et articulation dans le cadre du contrat SPA,
- Être capable de comprendre le fonctionnement pour en assurer la mise en sécurité en cas d'incident/accident, y compris pour un diagnostic à distance :
 - d'un wagon,
 - d'une installation GPL carburant ou carburateur,
 - d'une installation Gros vrac.
- Être capable d'effectuer les manipulations pour les interventions de mise en sécurité en cas d'incident/accident dans les domaines identifiés.

■ Le module de formation

La formation organisée par le CFBP s'adresse dans un premier temps aux 19 techniciens identifiés comme référents pour l'ensemble des Sociétés du SPA.

Les deux sessions de formation se sont déroulées mi-avril sur le site de Ris-Orangis, du fait de la présence sur place du matériel et des équipements concernés.

Les retours sont très positifs. Les stagiaires ont apprécié les modules et exercices proposés et les nombreux échanges qui ont pu en découler.

Les évaluations de stage et l'atteinte des objectifs remplies par les participants en fin de sessions en témoignent. (voir histogramme page suivante)

Très bon niveau de satisfaction général, avec deux remarques sur le déroulé des sessions :

- L'une sur l'absence de véhicule citerne et de base lourde, thème qui n'était effectivement pas prévu dans le périmètre de cette formation et qui fait partie des formations Conseillers Sécurité Civile.
- La deuxième sur la mise en pratique des exercices avec pression, certains SPA proposant à leurs techniciens des exercices de manipulation des équipements avec de l'air comprimé.

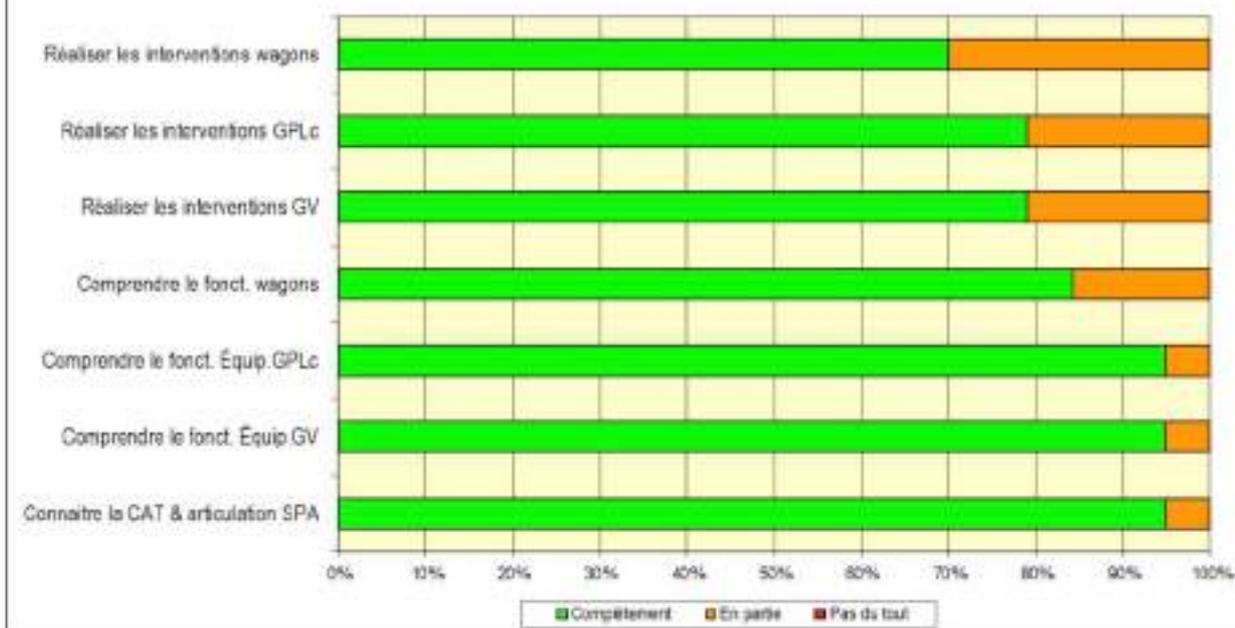
■ La suite

Dans un deuxième temps, il est prévu que les techniciens référents démultiplient cette formation auprès de chaque technicien pour l'ensemble des SPA dans le courant du 2^{ème} semestre 2015.

a.combes@cfbp.fr



Atteinte des objectifs pédagogiques



Stage de techniciens référents SPA : évaluation de l'atteinte des objectifs pédagogiques

3 En Bref

► Congrès 2015 de l'AEGPL



Évènement annuel incontournable de l'industrie européenne des GPL rassemblant dirigeants, acheteurs et fournisseurs européens et mondiaux, le congrès 2015 de l'AEGPL s'est tenu à Berlin du 20 au 21 mai 2015.

Véritable lieu d'échanges et d'innovation, la 43^{ème} édition du congrès de l'AEGPL a permis de discuter des dernières opportunités et défis du secteur européen des GPL.

Programme & Présentations :

Thématique des conférences
SESSION 1 : The International Market Overview
SESSION 2 : Roundtable: Changing Markets, Fresh Challenges, New Opportunities
SESSION 3 : The Policy Context
SESSION 4 : The Good Practices
SESSION 5 : The Opportunities for Growth

■ Le programme et les présentations faites dans les différentes sessions sont en téléchargement sur :

<http://www.cfbp.fr/gpl-maitrise-de-l-energie/congres-aegpl-2015-n626>

y.lintz@cfbp.fr





5 DANS LA PRESSE

> **Pollution de l'air : le retour de la pastille verte**

Le Monde – 3 juin 2015

> **Totalgaz rebaptisé Finagaz après son rachat par UGI**

Communiqué de l'AFP – 4 juin 2015

> **GPL : Totalgaz devient Finagaz, sous la présidence d'Eric Naddéo**

Enerpresse – 8 juin 2015

> **Emissions de CO2 : la pression monte sur les constructeurs automobiles**

Les Echos – 18 juin 2015





PLANÈTE

Pollution de l'air : le retour de la pastille verte

Ségolène Royal présente un plan « qualité de l'air » fondé sur le volontariat des automobilistes

En ouvrant la réunion du Conseil national de l'air, dont la dernière session remonte à mai 2014, Ségolène Royal a présenté, mardi 3 juin, un ensemble de mesures de lutte contre la pollution de l'air. Emblématique, et déjà annoncée en février par la ministre de l'écologie, la mise en place de pastilles de couleur sera effective au 1^{er} janvier 2016. Mais ce « certificat de qualité de l'air », qui permettra d'identifier les véhicules les plus polluants, notamment lors de contrôles liés à des pics de pollution, n'est pas obligatoire. « L'objectif n'est pas de faire de l'écologie punitive en pointant du doigt les propriétaires de véhicules polluants mais de les inciter à opter pour des véhicules moins polluants », explique M^{me} Royal dans *Le Parisien*. Il s'agit donc d'une démarche volontaire, « laissée au libre choix des automobilistes ».

L'impact de cette mesure, élaborée en collaboration avec le ministère de l'intérieur et destinée à lutter contre la pollution de l'air – dont le coût sanitaire pour les économies européennes a été évalué à 1 400 milliards d'euros chaque année et quelques 600 000 décès prématurés –, risque d'être limité par le caractère volontaire de la mesure. Et les nombreux avantages dont pourraient bénéficier les détenteurs de véhicules non polluants sont

conditionnés aux règles instaurées par chaque commune. Certains maires ont déjà annoncé ne pas vouloir installer, par exemple, de zones réservées aux véhicules propres.

Outre ce retour de la pastille verte, sur le mode de celle proposée entre 1998 et 2003 par Dominique Voynet, alors ministre de l'écologie, d'autres mesures ont été annoncées par M^{me} Royal : appel à projets « Villes respirables en cinq ans », accélération de la mutation du parc automobile français, du développement des plans de mobilité, etc.

Certificats automobiles. Les pastilles à apposer sur le pare-brise sont au nombre de six, du vert au brun en fonction du degré de pollution émise par le véhicule (particules fines et dioxyde d'azote), plus une, bleue, réservée aux voitures électriques. Le premier niveau, le moins polluant, ne sera pas accessible aux véhicules diesel. Les deux-roues, les véhicules utilitaires, les poids lourds, bus et autocars seront soumis aux mêmes règles. Les propriétaires de véhicules devront faire la demande de certificat et le recevoir par internet ou par courrier. Cette démarche sera gratuite durant les six premiers mois et coûtera cinq euros au-delà. Ce certificat sera « valable plusieurs années », mais le ministre n'en précise pas la durée. Ces certificats



► 3 juin 2015 - N°21889

Ce « certificat de qualité de l'air » permettra d'identifier les véhicules les plus polluants, lors de contrôles liés à des pics de pollution

offriront des avantages en fonction des couleurs et, surtout, des règles adoptées par les maires dans chaque commune : possibilité de circuler dans les zones de circulation restreinte, de bénéficier de tarifs de stationnement préférentiel ou d'emprunter des voies réservées, etc. Ce principe a déjà été retenu par plusieurs pays européens, tels que l'Allemagne, le Danemark, la Suède, l'Italie ou l'Autriche.

« Villes respirables en cinq ans ». Un appel à projets à destination des agglomérations prioritairement situées dans l'une des 36 zones couvertes par un plan de protection de l'atmosphère (PPA) a également été lancé, mardi 3 juin. Les lauréats seront annoncés fin septembre, à l'occasion de la journée nationale de la qualité de l'air. Chaque lauréat recevra un

million d'euros. Les projets devront intégrer une échelle intercommunale, « créer ou préserver une zone à circulation restreinte » et proposer deux actions complémentaires portant sur d'autres secteurs : mobilité durable, élimination du diesel en cinq ans, réalisation d'audits air-énergie de toutes les entreprises du territoire ou encore lutte contre l'épandage aérien et développement de filières alternatives au brûlage des déchets verts à l'air libre.

Autres mesures pour la qualité de l'air. Le ministère de l'écologie a lancé une série de dispositions, déjà déclinées dans le projet de loi relatif à la transition énergétique, en cours d'adoption par le Parlement. Il s'agit notamment de plans de mobilité obligatoires pour les entreprises employant plus de 100 travailleurs sur un même site, et de la mise en place du nouveau bonus pour les voitures électriques et hybrides, qui prévoit jusqu'à 10 000 euros pour la mise à la casse d'un véhicule diesel datant d'avant 2011. Chaque maire aura en outre la possibilité de réserver la circulation aux véhicules les moins polluants « sur tout ou partie » de sa commune. Une manière pour Ségolène Royal de régler son différend avec la maire de Paris, Anne Hidalgo, sur la mise en place de la circulation alternée. ■

RÉMI BARROUX



Pays : France
Périodicité : Quotidien Paris

Date : 04 JUIN 15
Journaliste : abb/cb/gib



Page 1/1

04/06/2015 13:18:00

Totalgaz rebaptisé Finagaz après son rachat par UGI

PARIS, 4 juin 2015 (AFP) - Totalgaz, filiale de commercialisation de gaz de pétrole liquéfié (GPL) du groupe pétrolier français Total, va être rebaptisée Finagaz suite à son acquisition par l'américain UGI, déjà propriétaire d'Antargaz.

"Dans le cadre de sa stratégie de développement sur le marché européen et de la consolidation de ses positions en France, UGI devient actionnaire à 100% de la société Totalgaz qui est rebaptisée Finagaz", a annoncé jeudi UGI dans un communiqué.

Finagaz était déjà l'une des marques commerciales de Totalgaz, depuis sa fusion en 1991 avec la branche gazière de Fina.

Le choix de cette marque "qui bénéficie d'une forte image sur le marché de l'énergie témoigne de la volonté du groupe de pérenniser et de renforcer cette société dans les domaines de l'expertise industrielle, du service client, de la qualité et de la sécurité des approvisionnements", a affirmé UGI.

"Eric Hédué, directeur général d'UGI France prend la présidence de Finagaz", ajoute le groupe.

Finagaz, qui a réalisé en 2014 un chiffre d'affaires de 900 millions d'euros et emploie 770 personnes, est également dotée d'un nouveau logo, un "F" stylisé en forme de flamme, de couleur orange.

"Grâce à ce rachat, UGI France déjà présent avec Antargaz, renforce sa position sur ce marché qui est le 3ème en Europe", souligne UGI. "Avec cette acquisition, la France a vocation à devenir la référence du groupe UGI pour son développement en Europe", ajoute-t-il.

La transaction a reçu le 18 mai le feu vert de l'Autorité de la concurrence, à condition qu'UGI cède sa participation au capital de plusieurs dépôts d'importation et de stockage de GPL.

Sur ce marché, Royal Dutch Shell a annoncé le 19 mai être entré en négociations exclusives avec l'italien DCC Energy, qui lui propose 464 millions d'euros pour le rachat de Butagaz, sa filiale française de gaz de pétrole liquéfié (GPL).

abb/cb/gib



**ÉNERGIE GAZ**

FRANCE

GPL : Totalgaz devient Finagaz, sous la présidence d'Éric Maddéo

Totalgaz devient Finagaz. L'Américain UGI, nouveau propriétaire de la filiale de distribution de gaz propane et butane en bouteille et citerne de Total en France, a annoncé jeudi 4 juin le changement de nom et la nomination d'Éric Maddéo, directeur général d'Antargaz, la filiale d'UGI en France également présente dans le GPL (gaz de pétrole liquéfié), à la présidence de Finagaz (25 % du marché français) Finagaz étant déjà l'une des marques commerciales de Totalgaz depuis sa fusion en 1999 avec la branche gazière de Fina. L'Autorité française de la concurrence a donné son accord sous conditions au rachat le mois dernier, notant que le marché français du GPL était tenu par cinq acteurs : Totalgaz, Antargaz, Primagaz (filiale du Néerlandais SHV Energy), Virogaz (filiale du Français Rufis) et Butagaz, lequel est en passe d'être revendu par l'Anglo-néerlandais Shell à l'Irlandais DCC Energy pour 464 millions d'euros. UGI souligne dans un communiqué que Finagaz, qui distribue 500 000 tonnes de gaz butane et propane auprès des particuliers, des professionnels et des collectivités, a réalisé un chiffre d'affaires de 900 M€ en 2014 et emploie 770 personnes



Emissions de CO₂ : la pression monte sur les constructeurs automobiles

- Certains fabricants d'automobiles peinent à suivre le rythme des objectifs européens.
- Le durcissement à venir du mode de calcul des émissions va encore leur compliquer la tâche.

AUTOMOBILE

Maxime Amiot, avec R.H. Gautier Les Echos, fr Baptiste « Driving Road Decarbonisation Forwards », la réunion se tient ce jeudi à Bruxelles en présence de trois commissaires européens, d'associations environnementales et de représentants de l'automobile (dont le patron de Daimler, Dieter Zetsche) et des transports. Son objectif ? Faire un point sur les émissions de CO₂ sur route et échanger sur la nature des contraintes à mener dans le futur.

Si ces discussions sont encore préliminaires – la Commission européenne a renvoyé à 2016 le texte qui libère les nouveaux objectifs CO₂ post-2021 –, les constructeurs automobiles et associations environnementales y voient la première étape de la définition des futurs objectifs. La semaine dernière, l'association européenne des constructeurs automobiles (Aeca) et son président Carlos Ghosn s'étaient retrouvés pour alerter sur cette réunion et mettre en garde la commission sur la définition d'objectifs « trop ambitieux » de baisse d'émissions de CO₂, aux conséquences négatives sur la croissance et l'emploi.

Boom des crossovers

Les industriels seraient-ils nerveux ? « On commence à nous parler de l'après-2021 alors même que les

objectifs 2021 dérapent », juge un constructeur français. De fait, l'étau se resserre. En début de semaine, une étude de l'association Transport & Environment pointait le retard de six constructeurs (Fiat, Mazda, Opel, Honda, Hyundai, Suzuki), qui devront abaisser leurs

émissions de plus de 4% par an pour éviter de lourdes amendes financières. Un défi. Les ventes de voitures électriques et hybrides rechargeables, censées alléger la facture CO₂ globale des industriels, ne décollent toujours pas. Et les constructeurs sont confrontés à la baisse des ventes de voitures diesel dans différents pays, alors même que cette technologie est moins émettrice que l'essence.

Enfin, la montée des ventes de crossovers – qui pèsent 25 % du marché contre 10 % en 2009 – ne facilite pas l'équation CO₂, tant ces carrosseries sont plus gourmandes en consommation. « Au rythme où on va, certains constructeurs ne vont pas atteindre les objectifs. A moins de brader l'électrique ou l'hybride quitte

à ne pas être rentable, ou à procéder à des regroupements d'objectifs CO₂ avec d'autres constructeurs », juge un industriel.

Arrangement financier

Dans ces systèmes de « pooling »,

un constructeur bien placé peut couvrir ses ventes avec celles d'un industriel mal positionné moyennant un arrangement financier. « On a plusieurs constructeurs, comme PSA, Volvo ou Toyota qui sont en ligne, ce qui montre que ces objectifs sont totalement atteignables », tempère Greg Archer, de Transport & Environment.

Pour corser l'équation, les industriels sont également confrontés à une série de changements réglementaires. À partir de septembre

2017, le mode de calcul des émissions des nouveaux véhicules en Europe va totalement changer. L'objectif : mettre fin au grand écart entre la consommation de carburant affichée – souvent faussée – et celle réellement constatée sur la route. Le cycle de tests actuel – baptisé « NEDC » –, très urbain et peu réaliste (il ne simule que sur 11 km), sera remplacé par une nouvelle procédure, appelée « WLTP ». Le même travail sera réalisé sur les polluants (NO_x, particules), avec une nouvelle réglementation « Real Driving Emissions », dont le principe vient d'être adopté fin mai. Si la Commission doit encore donner la formule permettant de convertir les consommations d'un cycle à l'autre, les industriels anticipent déjà une



► 18 juin 2015 - N°21961

hausse « de l'ordre de 10 à 15 % » en matière d'émissions de CO₂, ce qui devrait faire passer l'objectif européen de 95 grammes à 105-110 grammes...

La Commission assure que cette conversion sera uniquement mathématique et n'impliquera pas d'efforts supplémentaires pour les constructeurs. Mais ces derniers risquent bien d'être perdants, puisqu'ils ne pourront plus autant optimiser les tests comme ils le font actuellement (pneus surgonflés, lubrifiants performants...)

Pas étonnant dans ce cas que les constructeurs préparent déjà l'après-2021, en poussant d'autres solutions de mesure - émissions du puits à la roue, prise en compte des émissions du parc roulant via l'éco-

conduite... - plutôt que le seul CO₂ des voitures neuves. Des tentatives

surveillées de près par les associations environnementales, qui y voient un moyen d'alléger leurs efforts.

Reste à savoir ce que sera l'approche de la Commission. Fin mai, Miguel Arias Cañete, commissaire en charge du Climat, assurait simplement qu'il adopterait une « approche globale » sur ce dossier, pour « que le secteur des transports dans son ensemble participe à la baisse des émissions ». ■

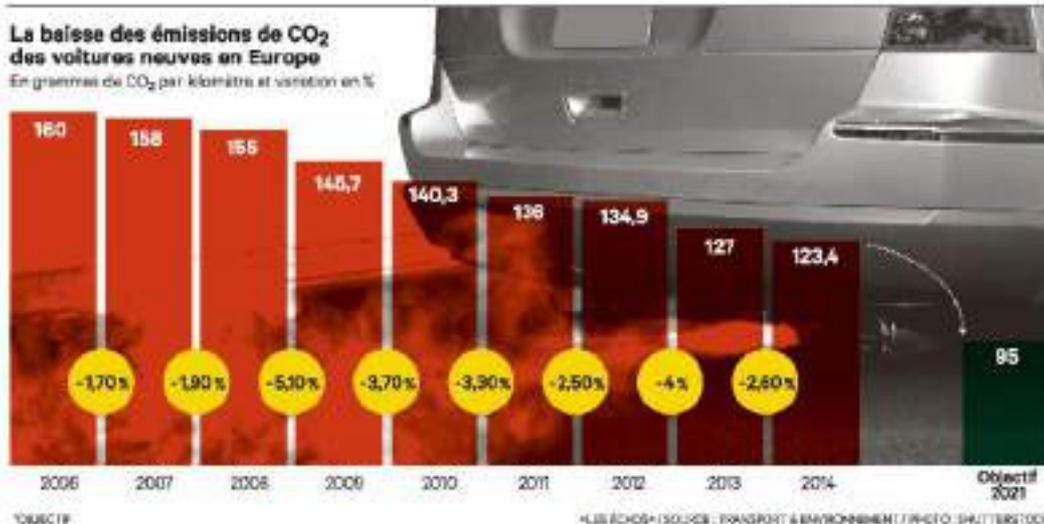
Une série de changements réglementaires

2016 : déploiement du « Real Driving emissions », qui vise à mesurer les émissions de polluants (No_x, particules) en

conduite réelle via un boîtier intégré dans le véhicule.

Septembre 2017 : mise en place du cycle WLTP. Cette nouvelle homologation des véhicules neufs, plus contraignante, doit rendre les mesures d'émissions de CO₂ plus réalistes.

Fin 2017 : mise en place des normes Euro 6c, qui rendront encore plus sévères les limites sur les émissions de polluants. Les voitures devront être équipées d'un diagnostic embarqué qui alertera lorsque les systèmes de dépollution ne fonctionneront plus comme prévu.



SOMMAIRE

1- STATISTIQUES (juin-juil 2015).Page 1-7

- ▶ 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 8-9

- ▶ Adoption de la loi de transition énergétique : impact pour la filière

3- EN BREFPage 10

- ▶ Emmanuel Trivin élu à la Présidence du CFBP

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

- ▶ Université d'été du MEDEF

5- PRESSE..... Page 12-15

- ▶ Où recycler ses bouteilles de gaz L'Alsace - 20 juillet 2015
- ▶ Installations intérieures gaz : robinets à about soudé
- Couverture Plomberie - 15 juillet 2015



1 STATISTIQUES (juin-juillet 2015)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES ⁽¹⁾:

	JUIN-2015	JUIN-2014	JUILLET-2015	JUILLET-2014
Température moyenne	19°2	18°9	22°0	20°4
Nombre de jours ouverts	22	20	22	22
Degrés-jours du mois	-	-	-	-
Coefficient de rigueur	-	-	-	-
Degrés-jours cumulés	1195,1	999,3	1195,1	999,3

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

▶ Chiffres-clés des GPL pour Juin et juillet 2015

- > Total Ventes « vrac » juin 2015 vs juin 2014 : + 3,2 %
- > Total Ventes « vrac » juillet 2015 vs juillet 2014 : - 7,1 %

- > Total Ventes « conditionné » juin 2015 vs juin 2014 : + 2,4 %
- > Total Ventes « conditionné » juillet 2015 vs juillet 2014 : - 6,5 %

- > Total Ventes « GPL carburant stations » juin 2015 vs juin 2014 : - 5,4 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » juillet 2015 vs juillet 2014 : - 13,0 %

Comité Français du
Butane et du Propane

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

www.cfbp.fr

N° SIRET : 784 855 033 00063



► VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP - Juin 2015

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Juin-2015	Juin-2014	Variation	Juin-2015	Juin-2014	Variation
BUTANE						
conditionné	20 489	20 276	+ 1,1%	125 595	126 894	- 1,0%
vrac	2 868	3 359	- 14,6%	22 949	26 614	- 13,8%
s/total Butane	23 357	23 635	- 1,2%	148 544	153 508	- 3,2%
PROPANE						
conditionné	10 725	10 473	+ 2,4%	61 499	59 960	+ 2,6%
Condi/carburant	5 545	5 139	+ 7,9%	31 090	31 351	- 0,8%
s/total conditionné	16 270	15 612	+ 4,2%	92 589	91 311	+ 1,4%
Vrac carburant	2 801	2 514	+ 11,4%	15 142	15 116	+ 0,2%
Vrac 0/6 T	22 313	21 480	+ 3,9%	341 240	308 661	+ 10,6%
Vrac 6/12 T	5 823	5 534	+ 5,2%	69 652	61 075	+ 14,0%
Vrac 12/80 T	8 164	8 198	- 0,4%	104 181	98 027	+ 6,3%
Vrac 0/80 T	36 300	35 212	+ 3,1%	515 073	467 763	+ 10,1%
Vrac > 80 T	13 455	13 271	+ 1,4%	111 418	111 110	+ 0,3%
Réseau canalisé	2 791	2 077	+ 34,4%	36 565	30 648	+ 19,3%
Sous-total vrac	55 347	53 074	+ 4,3%	678 198	624 637	+ 8,6%
Sous-total propane	71 617	68 686	+ 4,3%	770 787	715 948	+ 7,7%
GPLc / Stations	7 220	7 633	- 5,4%	39 342	44 283	- 11,2%
Total conditionné	36 759	35 888	+ 2,4%	218 184	218 205	- 0,0%
Total vrac	58 215	56 433	+ 3,2%	701 147	651 251	+ 7,7%
TOTAL	102 194	99 954	+ 2,2%	958 673	913 739	+ 4,9%
Dont carburant	15 566	15 286	+ 1,8%	85 574	90 750	- 5,7%



► VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP - juillet 2015

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Juillet-2015	Juillet-2014	Variation	Juillet-2015	Juillet-2014	Variation
BUTANE						
conditionné	21 249	23 406	- 9,2 %	146 844	150 300	- 2,3 %
vrac	2 553	3 487	- 26,8 %	25 502	30 101	- 15,3 %
s/total Butane	23 802	26 893	- 11,5 %	172 346	180 401	- 4,5 %
PROPANE						
conditionné	12 208	12 504	- 2,4 %	73 707	72 464	+ 1,7 %
Condi/carburant	5 317	5 581	- 4,7 %	36 407	36 932	- 1,4 %
s/total conditionné	17 525	18 085	- 3,1 %	110 114	109 396	+ 0,7 %
Vrac carburant	2 717	2 790	- 2,6 %	17 859	17 906	- 0,3 %
Vrac 0/6 T	19 256	19 715	- 2,3 %	360 496	328 376	+ 9,8 %
Vrac 6/12 T	5 022	5 702	- 11,9 %	74 674	66 777	+ 11,8 %
Vrac 12/80 T	8 488	8 966	- 5,3 %	112 669	106 993	+ 5,3 %
Vrac 0/80 T	32 766	34 383	- 4,7 %	547 839	502 146	+ 9,1 %
Vrac > 80 T	12 257	14 451	- 15,2 %	123 675	125 561	- 1,5 %
Réseau canalisé	1 885	1 085	+ 73,7 %	38 450	31 733	+ 21,2 %
Sous-total vrac	49 625	52 709	- 5,9 %	727 823	677 346	+ 7,5 %
Sous-total propane	67 150	70 794	- 5,1 %	837 937	786 742	+ 6,5 %
GPLc / Stations	7 985	9 173	- 13,0 %	47 327	53 456	- 11,5 %
Total conditionné	38 774	41 491	- 6,5 %	256 958	259 696	- 1,1 %
Total vrac	52 178	56 196	- 7,1 %	753 325	707 447	+ 6,5 %
TOTAL	98 937	106 860	- 7,4 %	1 057 610	1 020 599	+ 3,6 %
Dont carburant	16 019	17 544	- 8,7 %	101 593	108 294	- 6,2 %



► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) Juin 2015

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Juin-2015	Juin-2014	variation	Juin-2015	Juin-2014	variation
Alsace	1	10	- 90%	25	29	- 14%
Aquitaine	20	24	- 17%	108	141	- 23%
Auvergne	15	11	+ 36%	61	48	+ 27%
Basse-Normandie	18	10	+ 80%	156	67	+ 133%
Bourgogne	9	11	- 18%	49	52	- 6%
Bretagne	45	21	+ 114%	174	163	+ 7%
Centre	28	27	+ 4%	127	180	- 29%
Champagne-Ardenne	5	3	+ 67%	20	29	- 31%
Corse	1	3		5	4	+ 25%
Franche-Comté	11	20	- 45%	76	84	- 10%
Haute-Normandie	29	18	+ 61%	110	91	+ 21%
Ile-de-France	18	10	+ 80%	50	102	- 51%
Languedoc-Roussillon	5	20	- 75%	64	94	- 32%
Limousin	5	24	- 79%	52	64	- 19%
Lorraine	14	13	+ 8%	59	35	+ 69%
Midi-Pyrénées	15	10	+ 50%	78	115	- 32%
Nord-Pas-de-Calais	10	6	+ 67%	67	34	+ 97%
Pays de la Loire	55	68	- 19%	294	282	+ 4%
Picardie	13	18	- 28%	120	95	+ 26%
Poitou-Charentes	12	9	+ 33%	50	62	- 19%
Provence-Alpes Côte d'Azur	11	45	- 76%	58	131	- 56%
Rhône-Alpes	113	43	+ 163%	458	259	+ 77%
TOTAL	453	424	+ 7%	2 261	2 161	+ 5%

► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) Juillet 2015

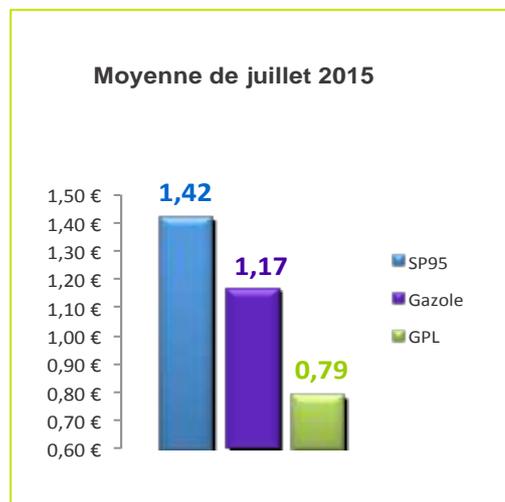
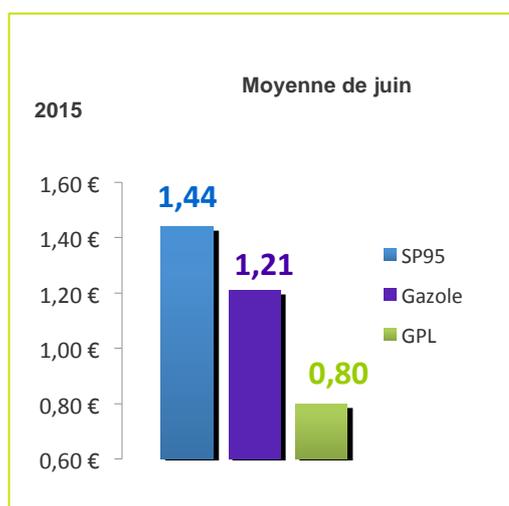
Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Juillet-2015	Juillet-2014	variation	Juillet-2015	Juillet-2014	variation
Alsace	0	3	- 100%	25	32	- 22%
Aquitaine	20	20	+ 0%	128	161	- 20%
Auvergne	19	11	+ 73%	80	59	+ 36%
Basse-Normandie	18	9	+ 100%	174	76	+ 129%
Bourgogne	12	17	- 29%	61	69	- 12%
Bretagne	50	56	- 11%	224	219	+ 2%
Centre	39	24	+ 63%	166	204	- 19%
Champagne-Ardenne	3	5	- 40%	23	34	- 32%
Corse	0	2		5	6	- 17%
Franche-Comté	9	20	- 55%	85	104	- 18%
Haute-Normandie	25	23	+ 9%	135	114	+ 18%
Ile-de-France	11	12	- 8%	61	114	- 46%
Languedoc-Roussillon	7	15	- 53%	71	109	- 35%
Limousin	20	16	+ 25%	72	80	- 10%
Lorraine	11	13	- 15%	70	48	+ 46%
Midi-Pyrénées	14	15	- 7%	92	130	- 29%
Nord-Pas-de-Calais	14	7	+ 100%	81	41	+ 98%
Pays de la Loire	38	52	- 27%	332	334	- 1%
Picardie	13	12	+ 8%	133	107	+ 24%
Poitou-Charentes	13	12	+ 8%	63	74	- 15%
Provence-Alpes Côte d'Azur	60	14	+ 329%	118	145	- 19%
Rhône-Alpes	65	80	- 19%	523	339	+ 54%
TOTAL	461	438	+ 5%	2 722	2 599	+ 5%

► VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A) – Juin – juillet 2015

Energies	Juin				Cumul à fin Juin			
	2015	2014	variation	PDM	2015	2014	variation	PDM
Gazole	130 189	127 492	+ 2,1 %	57,7 %	596 855	625 531	- 4,6 %	58,7 %
Essence	86 357	63 826	+ 35,3 %	38,3 %	381 568	306 152	+ 24,6 %	37,5 %
GPL	270	300	- 10,0 %	0,1 %	1 093	1 057	+ 3,4 %	0,1 %
Hybride	6 443	3 510	+ 83,6 %	2,9 %	29 797	21 501	+ 38,6 %	2,9 %
Electrique	2 336	1 050	+ 122,5 %	1,0 %	8 032	4 306	+ 86,5 %	0,8 %
Superéthanol	21	31	- 32,3 %	0,0 %	94	141	- 33,3 %	0,0 %
GNV	22	24	- 8,3 %	0,0 %	54	57	- 5,3 %	0,0 %
Autres			0,0 %	0,0 %		7	0,0 %	0,0 %
TOTAL	225 638	148 951	+ 15,0 %	100,0 %	1 017 493	958 752	+ 6,1 %	100,0 %

Energies	juillet				Cumul à fin Juillet			
	2015	2014	variation	PDM	2015	2014	variation	PDM
Gazole	85 730	93 540	- 8,3 %	58,3 %	682 585	719 071	- 5,1 %	58,6 %
Essence	54 815	46 032	+ 19,1 %	37,3 %	436 383	352 184	+ 23,9 %	37,5 %
GPL	206	237	- 13,1 %	0,1 %	1 299	1 294	+ 0,4 %	0,1 %
Hybride	5 054	3 177	+ 59,1 %	3,4 %	34 851	24 678	+ 41,2 %	3,0 %
Electrique	1 299	743	+ 74,8 %	0,9 %	9 331	5 049	+ 84,8 %	0,8 %
Superéthanol	15	13	+ 15,4 %	0,0 %	109	154	- 29,2 %	0,0 %
GNV	6	5	+ 20,0 %	0,0 %	60	62	- 3,2 %	0,0 %
Autres		12	0,0 %	0,0 %		19	0,0 %	0,0 %
TOTAL	147 125	143 759	+ 2,3 %	100,0 %	1 164 618	1 102 511	+ 5,6 %	100,0 %

► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne juin et juillet 2015 (*)



(*) 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

	Avril 2015	Mai 2015	Juin 2015	Juillet 2015
Nombre total de visites sur le site	24 135	22 902	21 916	22 691
Points d'entrée sur le site				
1- Accueil	23,4 %	22,5 %	18,8 %	22,7 %
2- Carte stations GPL/CFBP	11,5 %	11,1 %	11,9 %	14,5 %
3- Caractéristiques générales des GPL	8,0 %	8,0 %	8,6 %	6,4 %
4- Atouts du GPL carburant	5,4 %	5,2 %		
4- Réseau des stations				5,5 %
5- Communiqués de presse	5,3 %	5,4 %	5,4 %	5,2 %
5- Atouts du GPL carburant			0,8 %	

2 ACTUALITES TECHNIQUES & REGLEMENTAIRES

► Adoption de la loi de transition énergétique : impact pour la filière

La loi sur la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) a été adoptée à l'Assemblée nationale mercredi 22 juillet, puis validée le 13 août par le Conseil constitutionnel.

Deux articles relatifs à la rénovation énergétique des bâtiments ont toutefois été censurés : le Conseil a ainsi estimé que les dispositions de l'article 6, impliquant qu'à partir de 2030, les bâtiments privés résidentiels fassent l'objet d'une rénovation énergétique à l'occasion d'une mutation, portaient atteinte au droit de propriété. Il a rajouté que « *le législateur n'a pas suffisamment défini les conditions et les modalités de cette atteinte au droit de disposer de son bien* ».

Certaines dispositions de l'article 9 ont également été censurées. Faisant application de sa jurisprudence, le Conseil a censuré l'audition par les commissions permanentes de l'Assemblée nationale et du Sénat de la personne dont la nomination comme président du conseil d'administration du centre scientifique et technique du bâtiment est envisagée, le législateur ayant méconnu les exigences qui résultent de la séparation des pouvoirs.

La LTECV a été publiée au Journal Officiel le 18 août 2015.

■ Principales dispositions intéressant la filière

Sur les objectifs :

- Réduction des émissions de gaz à effet de serre de 40 % entre 1990 et 2030 et division par quatre des émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050 (facteur 4). La trajectoire sera précisée dans les budgets carbone.
- Réduction de notre consommation énergétique finale de 50 % en 2050 par rapport à la référence 2012.
- Réduction de notre consommation énergétique primaire d'énergies fossiles de 30 % en 2030 par rapport à la référence 2012.
- Augmentation de la part des énergies renouvelables à 32 % de la consommation finale d'énergie en 2030 et à 40 % de la production d'électricité.

Rénover le bâtiment :

- Accélérer la rénovation énergétique des logements : objectif de 500 000 rénovations lourdes de logements par an, avec une priorité au traitement de la précarité énergétique.
- Renforcer les performances énergétiques des nouvelles constructions : tous les bâtiments seront au standard « bâtiment basse consommation » (BBC) en 2050.
- Créer des emplois : 75 000 emplois seront créés grâce aux travaux engagés.

En matière de mobilité durable :

- La définition du véhicule à faibles émissions : « définis comme les véhicules électriques, ou les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, fixés en référence à des critères définis par décret ».
- "Le développement de véhicules à très faibles émissions sur leur cycle de vie est un enjeu prioritaire de la politique industrielle nationale et est encouragé, notamment, par des facilités de circulation et de stationnement, par l'évolution du bonus-malus et en faisant de l'objectif national de 2 litres aux 100 kilomètres la norme de référence. »



- Objectifs d'intégration de véhicules à faibles émissions de moins de 3,5 T (qui seront définis par décret) dans les flottes publiques lors du renouvellement de leurs parc :
 - L'État et ses établissements publics : 50 %
 - Les collectivités territoriales et leurs groupements : 20 %
 - Les loueurs de véhicules automobiles, taxis et VTC (avant 2020) : 10 %
- Possibilité de mettre en place des conditions de circulation et de stationnement privilégiées pour les véhicules à très faibles émissions.
- Tarifications préférentielles sur les autoroutes pour les véhicules à très faibles émissions et les véhicules utilisés en covoiturage.
- Définition par les services de l'Etat d'une stratégie pour développement de la mobilité propre.
- Intégration dans le contrôle technique d'un contrôle de polluants atmosphériques (équilibre 5 gaz) et des particules fines.

Economie circulaire :

- Les bouteilles de GPL ne sont plus considérées comme des déchets quand elles ont été utilisées (réemploi).

Actions pour donner aux citoyens, aux entreprises, aux territoires et à l'Etat le pouvoir d'agir ensemble :

- Extension des compétences du médiateur de l'énergie à toutes les énergies domestiques dont le GPL.
- De plus, la loi impose dorénavant aux entreprises concernées d'informer leurs clients de l'existence et des modalités de saisine du médiateur national de l'énergie, en particulier dans les réponses aux réclamations qu'elles reçoivent.
- Mise en place du chèque énergie.

Pour en savoir plus ou connaître les autres dispositions du texte :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Ce-que-dit-le-projet-de-loi-de.html>

e.coquin@cfbp.fr

LOI n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000031044385&dateTexte=&categorieLien=id>

JO 18/08/2015



► Emmanuel Trivin élu à la présidence du CFBP



Emmanuel Trivin, élu à la présidence du CFBP pour promouvoir la place du GPL dans le mix énergétique français

1^{er} juillet 2015

Emmanuel Trivin, Président-directeur général de Butagaz, a été élu lors de l'Assemblée Générale du Comité Français du Butane et Propane, à la présidence de l'association. En plein débat sur le changement climatique, il succède à Massih Niazi, Directeur général de Primagaz, et entend poursuivre son action en faveur de la reconnaissance du rôle joué par l'énergie GPL dans la transition énergétique des territoires.

Indispensable au mix énergétique, l'énergie GPL (les gaz butane et propane) est utilisée quotidiennement par 11 millions de foyers français, 260 000 automobilistes et des milliers d'entreprises qui ont fait le choix du propane pour sa facilité d'utilisation et ses faibles émissions de CO₂. Proche du gaz naturel dans ses usages, elle présente l'avantage d'être immédiatement disponible en tout lieu, y compris dans les régions les plus reculées. Ainsi, l'énergie GPL accompagne la transition énergétique des territoires et en tant qu'énergie gaz, elle est l'une des énergies conventionnelles les moins émettrices de CO₂, limite les émissions d'oxyde d'azote (NOx) et ne rejette pas de particules. Elle contribue ainsi à l'amélioration de la qualité de l'air.

« En plein débat sur le changement climatique, et alors que la France s'apprête à accueillir la COP21, il faut lutter contre les idées reçues et expliquer en quoi les gaz butane et propane ont un rôle clé à jouer dans la transition énergétique, pour la production de chaleur comme pour les transports. Dans la période de transition vers un usage croissant des énergies renouvelables, l'énergie GPL permet de combiner une énergie faiblement carbonée, stockable, et donc immédiatement disponible, avec des solutions alternatives dont la production demeure intermittente », rappelle Emmanuel Trivin, Président du CFBP. « De même, la filière est engagée dans le développement de gaz renouvelable, de type biopropane et biobutane. »



Emmanuel Trivin, INP Grenoble, MBA à l'EM Lyon, a débuté sa carrière au département Marketing de Butagaz avant de poursuivre, dans le groupe Shell, une carrière internationale. Revenu en France en 2005, il a pris les fonctions de Directeur Opérations et Technique chez Butagaz puis celles de Directeur général marchés Export Europe / Afrique pour la branche lubrifiants de Shell. C'est en novembre 2012 qu'il revient chez BUTAGAZ comme Président Directeur Général.

Eric Naddéo a été élu vice-Président du CFBP. Il est Directeur général d'Antargaz et Président de Finagaz.

À propos du Comité Français du Butane et du Propane

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

Pour plus d'information : www.cfbp.fr ; www.gpl.fr ; @energieGPL

Contacts presse – We agency

Aymeric Staub 01 44 37 22 18 – aymeric.staub@we-agency.fr
Adrien Bosch 01 44 37 22 33 – adrien.bosch@we-agency.fr





4 AGENDA DU CFBP

► Université d'été du MEDEF

■ les 26 et 27 août 2015

Le CFBP a participé aux côtés de l'AFG à l'université d'été du MEDEF, les 26 et 27 août 2015, à Jouy-en-Josas. A cette occasion, a été exposée la Fiat 500L GPL sur l'espace Innovation.

<http://www.medef.com/universites-dete/programme.html>





5 DANS LA PRESSE

> **Où recycler ses bouteilles de gaz ?**

L'Alsace - 20 juillet 2015

> **Installations intérieures gaz : robinets à abouts soudés**

Couverture Plomberie - 15 juillet 2015





Au fait

jean-frederic sardey

Où recycler ses bouteilles de gaz ?

La question peut paraître banale pour certains mais n'avez-vous pas vu récemment pour d'autres, surtout lorsqu'on s'est éloigné un peu de la lecture d'actualité, obligatoirement du vendeur les reprendre ou déposer ses bouteilles de gaz, une fois qu'elles sont vides ? Les pompiers du 5116 68 14 65 3 1 011 marquent d'ailleurs reçu un appel à ce sujet, de la part d'une habitante qui désespérait de trouver où les faire recycler. Or, au vu de la réglementation en vigueur, c'est le Centre Alsacien d'Accueil des Bouteilles de Société (CAAS) qui est responsable de la collecte et du recyclage de ces bouteilles. Thierry Dubois, président du CAAS, explique que c'est même l'un des seuls sites de collecte agréés pour ce type de déchets. La solution est donc simple : se rendre au Centre Alsacien d'Accueil des Bouteilles de Société (CAAS) ou au point de vente de gaz (bouteilles de gaz, GPL, propane, butane, etc.), qui est équipé comme mentionné la marque de la bouteille, et qui a les établissements du réseau de distribution d'une marque doivent reprendre leurs bouteilles de gaz. Pour cela, il faut une fois qu'on les voit, à condition que les citoyens que nous sommes, malheureusement, n'ont pas de bouteille de gaz, lorsqu'on voit comment d'autres entreprises sont tout à fait capables de faire du bon travail, comme on peut le constater par exemple la semaine dernière à Mulhouse, on se dit que la bonne volonté est au moins aussi précieuse que les matières premières...

b77e85d45c20d2d2d241047507654126d0781ce1c658e

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES (août 2015).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 5-9

- ▶ Certificats d'Economies d'énergie
- ▶ Médiateur de l'énergie
- ▶ GPL : ajout de la motorisation Dual Fuel GPL
- ▶ Communiqué de presse CFBP-Global Bioenergies
- ▶ Refonte de l'arrêté du 2 août 1977 modifié

3- EN BREFPage 10-11

- ▶ Innovation et climat : UE du MEDEF
- ▶ Rénovation énergétique des bâtiments du parc tertiaire public
- ▶ Coenove souffle sa 1^{ère} bougie

4- AGENDA DU CFBP.....Page 12

5- PRESSE..... Page 13-18

- > Ecotaxe : retour par la case région
Le Monde – 12 août 2015
- > L'isobutène renouvelable de Global Bioenergies compatible avec les bouteilles à gaz domestique
AFP – 14 septembre 2015
- > Butagaz passe du produit aux services
L'Usine Nouvelle – 17 septembre 2015
- > MITO : elle carbure au GPL
Auto Plus – 17 septembre 2015

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 (août 2015)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES (1):

	AOÛT-2015	AOÛT-2014	Variation 2015/2014
Température moyenne	21°1	18°5	+ 2,6°
Nombre de jours ouverts	21	20	+ 1
Degrés-jours du mois	-	-	-
Coefficient de rigueur	-	-	-
Degrés-jours cumulés	1195,1	999,3	+ 19,6 %

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

▶ Chiffres-clés des GPL pour Août 2015

- > Total Ventes « vrac » août 2015 vs août 2014 : - 8,3 %
- > Total Ventes « conditionné » août 2015 vs août 2014 : - 7,8 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » août 2015 vs août 2014 : - 12,1%

► VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP - Août 2015

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Août-2015	Août-2014	Variation	Août-2015	Août-2014	Variation
BUTANE						
conditionné	20 485	23 027	- 11,0 %	167 329	173 327	- 3,5 %
vrac	1 493	3 095	- 51,8 %	26 995	33 196	- 18,7 %
s/total Butane	21 978	26 122	- 15,9 %	194 324	206 523	- 5,9 %
PROPANE						
conditionné	11 051	11 651	- 5,1 %	84 758	84 115	+ 0,8 %
Condi/carburant	3 907	3 776	+ 3,5 %	40 314	40 708	- 1,0 %
s/total conditionné	14 958	15 427	- 3,0 %	125 072	124 823	+ 0,2 %
Vrac carburant	1 871	1 702	+ 9,9 %	19 730	19 608	+ 0,6 %
Vrac 0/6 T	19 936	20 308	- 1,8 %	380 432	348 684	+ 9,1 %
Vrac 6/12 T	5 325	6 027	- 11,6 %	79 999	72 804	+ 9,9 %
Vrac 12/80 T	9 506	11 073	- 14,2 %	122 175	118 066	+ 3,5 %
Vrac 0/80 T	34 767	37 408	- 7,1 %	582 606	539 554	+ 8,0 %
Vrac > 80 T	10 681	11 985	- 10,9 %	134 356	137 546	- 2,3 %
Réseau canalisé	1 721	891	+ 93,2 %	40 171	32 624	+ 23,1 %
Sous-total vrac	49 040	51 986	- 5,7 %	776 863	729 332	+ 6,5 %
Sous-total propane	63 998	67 413	- 5,1 %	901 935	854 155	+ 5,6 %
GPLc / Stations	7 363	8 375	- 12,1 %	54 690	61 831	- 11,5 %
Total conditionné	35 443	38 454	- 7,8 %	292 401	298 150	- 1,9 %
Total vrac	50 533	55 081	- 8,3 %	803 858	762 528	+ 5,4 %
TOTAL	93 339	101 910	- 8,4 %	1 150 949	1 122 509	+ 2,5 %
Dont carburant	13 141	13 853	- 5,1 %	114 734	122 147	- 6,1 %



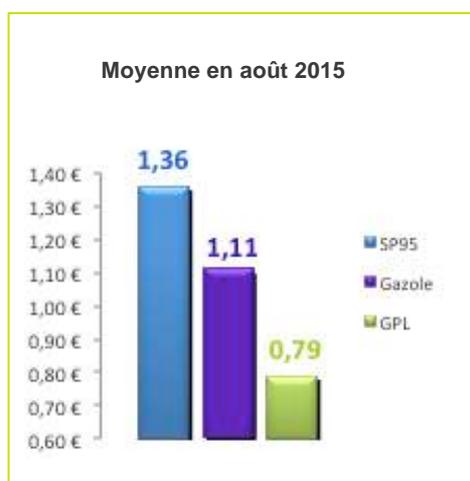
► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) - Août 2015

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Août-2015	Août-2014	variation	Août-2015	Août-2014	variation
Alsace	1	1	+ 0%	26	33	- 21%
Aquitaine	16	20	- 20%	144	181	- 20%
Auvergne	14	3	+ 367%	94	62	+ 52%
Basse-Normandie	10	7	+ 43%	184	83	+ 122%
Bourgogne	8	4	+ 100%	69	73	- 5%
Bretagne	16	8	+ 100%	240	227	+ 6%
Centre	17	12	+ 42%	183	216	- 15%
Champagne-Ardenne	0	3	- 100%	23	37	- 38%
Corse	2	0		7	6	+ 17%
Franche-Comté	3	13	- 77%	88	117	- 25%
Haute-Normandie	5	0		140	114	+ 23%
Ile-de-France	3	6	- 50%	64	120	- 47%
Languedoc-Roussillon	2	4	- 50%	73	113	- 35%
Limousin	9	3	+ 200%	81	83	- 2%
Lorraine	3	7	- 57%	73	55	+ 33%
Midi-Pyrénées	7	6	+ 17%	99	136	- 27%
Nord-Pas-de-Calais	4	6	- 33%	85	47	+ 81%
Pays de la Loire	17	10	+ 70%	349	344	+ 1%
Picardie	8	5	+ 60%	141	112	+ 26%
Poitou-Charentes	11	6	+ 83%	74	80	- 8%
Provence-Alpes Côte d'Azur	33	7	+ 371%	151	152	- 1%
Rhône-Alpes	47	28	+ 68%	570	367	+ 55%
TOTAL	236	159	+ 48%	2958	2758	+ 7%

► **VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A) – Août 2015**

Energies	Août				Cumul à fin Août			
	2015	2014	variation	PDM	2015	2014	variation	PDM
Gazole	52 457	51 466	+ 1,9 %	57,0 %	735 042	770 537	- 4,6 %	58,5 %
Essence	35 403	28 968	+ 22,2 %	38,5 %	471 786	381 152	+ 23,8 %	37,5 %
GPL	87	231	- 62,3 %	0,1 %	1 386	1 525	- 9,1 %	0,1 %
Hybride	3 370	2 662	+ 26,6 %	3,7 %	38 221	27 340	+ 39,8 %	3,0 %
Electrique	717	366	+ 95,9 %	0,8 %	10 048	5 415	+ 85,6 %	0,8 %
Superéthanol	7	22	- 68,2 %	0,0 %	116	176	- 34,1 %	0,0 %
GNV	7	0	0,0 %	0,0 %	67	62	+ 8,1 %	0,0 %
Autres	0	0	0,0 %	0,0 %		19	0,0 %	0,0 %
TOTAL	92 048	83 715	+ 10,0 %	100,0 %	1 256 666	1 186 226	+ 5,9 %	100,0 %

► **BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne août 2015 (*)**



(*) 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

	Mai 2015	Juin 2015	Juillet 2015	Août 2015
Nombre total de visites sur le site	22 902	21 916	22 691	21 562
Top 5 des points d'entrée sur le site				
1- Accueil	22,5 %	18,8 %	22,7 %	24,6 %
2- Carte stations GPL/CFBP	11,1 %	11,9 %	14,5 %	15,8 %
3- Caractéristiques générales des GPL	8,0 %	8,6 %	6,4 %	5,8 %
4- Atouts du GPL carburant	5,2 %			
4- Réseau des stations			5,5 %	
4- FAQ				5,6 %
5- Communiqués de presse	5,4 %	5,4 %	5,2 %	5,6 %
5- Atouts du GPL carburant		0,8 %		



► Certificats d'économies d'énergie

Publication au JO du 11 août 2015 du 17^{ème} arrêté définissant les opérations standardisées d'économies d'énergie.



Un projet d'arrêté définissant des opérations standardisées d'économies d'énergie a été élaboré par la Direction générale de l'énergie et du climat du ministère chargé de l'énergie, l'ADEME et l'Association Technique Énergie et Environnement (ATEE).
Il vient compléter l'arrêté du 22 décembre 2014 publié au journal officiel le 24 décembre 2014.

Cet arrêté a abrogé l'ensemble des arrêtés définissant les fiches anciennes d'opérations standardisées à compter du 1^{er} janvier 2015, ces fiches ne répondant pas aux principes prévalant en troisième période du dispositif.

Le présent arrêté prévoit la révision de 17 fiches anciennes conduisant à 14 fiches nouvelles révisées qui représentent environ 1,6 % du montant des certificats délivrés au cours de la deuxième période. Il entre en vigueur dès le lendemain de sa parution au Journal Officiel.

Ces fiches viennent s'ajouter aux 132 fiches déjà révisées (dont 7 nouvelles fiches), portant le total de ces fiches à 146 représentant près de 95 % des certificats délivrés en deuxième période et 54 % du catalogue des fiches en vigueur jusqu'en deuxième période. Elles s'appliquent à toutes les opérations engagées à partir du 1^{er} janvier 2015.

Chaque fiche est composée de la fiche d'opération standardisée elle-même à laquelle sont annexés :

- la partie A de l'attestation sur l'honneur prévue par l'arrêté du 4 septembre 2014 précisant la composition d'une demande de certificats d'économies d'énergie ainsi que les documents que doivent archiver les demandeurs en troisième période.
Cette partie est propre à chaque fiche et reprend les critères de la fiche correspondante sur lesquels s'engagent le bénéficiaire et le professionnel à l'issue des travaux. Elle a été élaborée par un groupe d'experts dans le cadre du travail de révision des fiches confié à l'ATEE. Pour certaines fiches, c'est l'attestation sur l'honneur complète qui est annexée à la fiche ;
- un modèle de tableau récapitulatif des opérations à annexer au dossier de demande de certificats d'économies d'énergie, si le document diffère du cadre commun prévu par l'annexe 6 de l'arrêté susmentionné.

Enfin, cet arrêté vient réviser 5 fiches contenues dans les annexes de l'arrêté du 22 décembre ; les modifications proposées sont détaillées en annexe 2. Les versions révisées de ces fiches s'appliquent aux opérations engagées à partir du 1^{er} octobre 2015 et à toutes les demandes déposées à partir du 1^{er} janvier 2016.

Référence : Arrêté du 31 juillet 2015 modifiant l'arrêté du 22 décembre 2014 définissant les opérations standardisées d'économies d'énergie - JO du 11 août 2015

Le 17^{ème} arrêté est téléchargeable à l'adresse suivante :

<http://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2015/7/31/DEVR1518934A/jo>

y.lintz@cfbp.fr

► Médiateur de l'énergie : nouveautés concernant ses missions

La loi sur la transition énergétique a étendu les missions du Médiateur de l'énergie à toutes les énergies, y compris GPL. Les missions du médiateur de l'énergie sont définies dans le Code de l'énergie à l'art. L122-1 à 5.

Le CFBP a rencontré ce mois-ci le Médiateur de l'énergie. L'échange a permis de faire le point sur le périmètre d'activités du Médiateur et les modalités de coopération. Pour mener à bien ses nouvelles missions, le Médiateur a également proposé à la filière GPL des pistes de financement, parmi lesquelles un financement à l'image de celui mis en place par le Médiateur de l'eau.

A noter que la loi crée l'obligation pour le distributeur d'énergie d'informer les clients de la possibilité d'avoir recours au médiateur national de l'énergie.

En savoir plus :

voir le communiqué de presse du 18 août 2015 sur le site « médiateur de l'énergie »

http://www.energie-mediateur.fr/actualites/detail_actualites/article/communiquede-presse-3.html

e.coquin@cfbp.fr

► GPL : ajout de la motorisation Dual Fuel GPL

L'arrêté du 25 juin 2015 qui modifie l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules introduit la source d'énergie gazole-GPL. Celle-ci est dorénavant définie comme catégorie G2.

JO du 28 juin 2015

<http://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2015/6/25/DEVR1515345A/jo>

Contacts :

Jb.jarry@cfbp.fr

e.coquin@cfbp.fr





Vers un GPL renouvelable ? Le CFBP et Global Bioenergies annoncent la réussite d'une série de tests intégrant de l'isobutène renouvelable dans les bouteilles à usage domestique

Evry, le 14 septembre 2015 – Le Comité Français du Butane et du Propane (CFBP), organisation professionnelle qui regroupe les distributeurs de gaz Antargaz®, Butagaz®, Finagaz®, Primagaz®, Vitogaz® et Campingaz®, d'une part, et d'autre part Global Bioenergies (Alternext Paris : ALGBE) annoncent leur partenariat portant sur l'étude d'incorporation d'isobutène renouvelable dans le butane commercial. La compatibilité de l'isobutène renouvelable produit par Global Bioenergies avec la filière du butane commercialisé en bouteille ouvre de nouvelles perspectives pour contribuer aux objectifs de la France en matière de réduction des émissions de CO₂. Ce sont aussi de nouveaux débouchés pour IBN-One, la première usine de production d'isobutène renouvelable à grande échelle, dont le démarrage est attendu en France en 2018.

Butane, propane et isobutène sont des gaz aussi appelés GPL extraits du gaz naturel ou issus du raffinage de pétrole. Conditionnés en bouteilles, ils sont utilisés par 10 millions de foyers français sur les 18 millions dont le logement n'est pas raccordé au réseau de gaz naturel. Il n'existe pas à ce jour de source renouvelable de butane.

Conformément à la réglementation en vigueur, le butane commercialisé en bouteille peut contenir une proportion importante d'isobutène. C'est pourquoi la conversion de ressources végétales en isobutène constitue une solution adaptée pour incorporer de l'énergie renouvelable dans les bouteilles de gaz et contribuer à l'objectif de la France de porter la part des énergies renouvelables à 32% de la consommation énergétique primaire en 2030.

Le CFBP et Global Bioenergies annoncent avoir démarré en juillet dernier une série de tests à partir d'un lot d'isobutène renouvelable produit par Global Bioenergies sur son pilote de Pomacle (Marne). Les tests ont porté sur la compatibilité du produit avec les installations de la chaîne logistique et son fonctionnement avec les équipements domestiques (cuisinière...).

Joel Pedessac DG du CFBP, déclare : « A ce stade, les tests réalisés démontrent la compatibilité de l'isobutène renouvelable de Global Bioenergies avec le butane commercial. Le CFBP souhaite poursuivre cette collaboration dans le but de permettre à court terme l'incorporation d'énergie renouvelable dans les bouteilles de gaz ».

Marc Delcourt, DG de Global Bioenergies, déclare : « L'incorporation d'isobutène renouvelable dans les bouteilles de gaz à usage domestique représente une application concrète qui concerne le quotidien de nombreux citoyens ».

Bernard Chaud, P-DG d'IBN-One, déclare : « Avec les biocarburants et la chimie, le gaz domestique représente un débouché supplémentaire pour IBN-One, la première usine d'isobutène renouvelable dont la construction devrait débuter en France en 2017 ».



A propos de GLOBAL BIOENERGIES

Global Bioenergies est l'une des rares sociétés au monde et la seule en Europe à développer un procédé de conversion de ressources renouvelables en hydrocarbures par fermentation. La société s'est focalisée dans un premier temps sur la fabrication biologique d'isobutène, une des plus importantes briques élémentaires de la pétrochimie qui peut être convertie en carburants, plastiques, verre organique et élastomères. Global Bioenergies continue d'améliorer les performances de son procédé, mène des essais sur son unité pilote, a débuté la construction d'un démonstrateur industriel en Allemagne et prépare la première usine de pleine taille au travers d'une Joint-Venture avec Cristal Union nommée IBN-One. La société a également répliqué ce premier succès au propylène et au butadiène, deux autres molécules de la famille des oléfines gazeuses qui constituent le cœur de l'industrie pétrochimique. Global Bioenergies est cotée sur Alternext d'Euronext à Paris (FR0011052257 - ALGBE) et fait partie de l'indice Alternext Oseo Innovation.

Recevez directement l'information financière de Global Bioenergies en vous inscrivant sur www.global-bioenergies.com

Suivez-nous sur Twitter : @GlobalBioenergi

Contacts

GLOBAL BIOENERGIES

Bernard CHAUD

Directeur de la stratégie industrielle

Téléphone : 01 64 98 20 50

Courriel : bernard.chaud@global-bioenergies.com

A propos du COMITE FRANÇAIS DU BUTANE ET DU PROPANE

Association loi 1901, le Comité Français du Butane et du Propane (CFBP) est l'organisation professionnelle de la filière de l'énergie GPL (les gaz butane et propane). Le CFBP représente la filière auprès des différents acteurs politiques et économiques tant au niveau français qu'europpéen et international. Son rôle majeur est de défendre et valoriser l'énergie GPL, les gaz butane et propane, dans un contexte énergétique en constante mutation. Si la sécurité est au cœur des préoccupations de la filière des GPL, elle contribue aussi activement aux politiques de développement durable et de maîtrise de l'énergie. www.cfbp.fr

Suivez-nous sur Twitter : @energieGPL

Contacts

We agency pour le CFBP

Aymeric STAUB

Téléphone : 01 44 37 22 18

Courriel : aymeric.staub@we-agency.fr

Adrien BOSCH

Téléphone : 01 44 37 22 33

Courriel : adrien.bosch@we-agency.fr



► Rapport d'étape du CNPG au BSEI sur la refonte de l'arrêté du 2 août 1977 modifié

Le CNPG vient de remettre au BSEI le premier rapport d'étape de son travail des deux dernières années relatif à la refonte de l'arrêté du 2 août 1977.

Ce « Rapport d'étape N°1 du 16 septembre 2015 sur la refonte de l'arrêté du 2 août 1977 modifié » a également été communiqué à l'ensemble des adhérents du CFBP pour progresser ensemble dans l'élaboration de ce nouveau texte. La feuille de route établie par le CNPG pour la période s'écoulant jusqu'à la fin de l'année est la suivante :

- septembre 2015 : premier rapport d'étape fourni à l'administration et simultanément envoi aux membres du CNPG pour avis et commentaires.
- septembre à novembre 2015 : poursuite des travaux des GT LPE (Lieux de production d'énergie), GPL et canalisations de liaison.
- début octobre 2015 : création d'un "GT Contrôles et certificats de conformité".
- 31 octobre 2015 : remise des commentaires des membres du CNPG sur le premier rapport d'étape et réactions de l'administration.
- 19 novembre 2015 : journée technique pour prise en compte des commentaires des membres.
- 1er décembre 2015 : deuxième rapport d'étape fourni à l'administration et simultanément envoi aux membres du CNPG pour avis et commentaires.

Jb.jarry@cfbp.fr



3 En Bref

► Innovation et Climat : Le gaz à l'Université d'été du MEDEF - 26 et 27 août 2015

À trois mois de la conférence climat COP 21, l'Université d'été du Medef s'est tenue autour de la thématique Innovation et Climat, choisissant de mettre à l'honneur les bonnes pratiques pour prévenir les dérives climatiques et gérer le développement durable.

Le CFBP s'est associé à l'Association Française du Gaz (AFG) pour présenter les innovations et la contribution de la filière gaz à la COP 21 lors de cette édition 2015.

L'AFG et ses membres partenaires de l'événement (CFBP, GrDF, GRTgaz et TIGF) ont mis en avant la mobilisation de l'industrie gazière française autour de ces enjeux : de la production du biométhane et développement du BioGPL à la révolution du power-to-gas, en passant par les carburants alternatifs (GNC, GNL et GPL). La présence de la filière gaz a eu pour objectif de rappeler qu'en tant qu'énergie fossile la moins émettrice de gaz à effet de serre, le gaz s'inscrit pleinement dans la transition énergétique. Ses multiples usages lui permettent de se substituer à des énergies à plus forte teneur en carbone, que ce soit pour le chauffage, la cuisson, la production d'eau chaude sur l'ensemble du territoire, mais aussi en tant que carburant, et répondre aux objectifs de réduction de GES et polluants atmosphériques et améliorer la qualité de l'air.

e.coquin@cfbp.fr

► « Comment réussir la rénovation énergétique des bâtiments du parc tertiaire public ? »



Le mercredi 16 septembre 2015, l'association Energies & Avenir, qui représente l'ensemble des professionnels des systèmes à eau chaude pour le chauffage et l'eau chaude sanitaire, a organisé un petit-déjeuner débat intitulé «*Comment réussir la rénovation énergétique des bâtiments du parc tertiaire public ?*».

La table-ronde était animée par **Alain GRUMBERG**, rédacteur en chef du magazine Décisions durables, et réunissait trois intervenants :

- **Jean-François HUSSON**, sénateur de la Meurthe-et-Moselle (Lorraine), vice-président de la Communauté urbaine du Grand Nancy ;
- **François LACOUR**, chef du service Energie, Unité Lycées, Direction de la Construction et de la Maintenance, Conseil régional d'Île-de-France ;
- **Patrice HENNIG**, porte-parole d'Energies & Avenir.

Les propos des différents intervenants ont notamment permis d'identifier les freins majeurs à la rénovation énergétique des bâtiments et à la maîtrise de la consommation, à savoir :

- Une **articulation difficile entre moyens et objectifs**, essentiellement due au manque de financement disponible ;
- Un **empilement législatif et réglementaire** qui opacifie des outils simples.

En réponse à ces freins Patrice HENNIG a pu présenter les résultats de l'étude menée par Energies et Avenir sur la rénovation énergétique des bâtiments d'enseignement.

y.lintz@cfbp.fr



4 AGENDA DU CFBP

Le CFBP sera partenaire :

■ le 6 octobre 2015

↳ Efficience Energétique du Bâtiment – Cardonnel - Paris

■ le 8 octobre 2015

↳ FORUM PG – Habitat+ - Marseille

■ du 2 au 6 novembre 2015

↳ Interclima – Paris/Villepinte

■ le 4 novembre 2015

↳ Rencontres Parlementaires de l’Energie – Paris





5 DANS LA PRESSE

> **Ecotaxe : retour par la case région**

Le Monde - 12 août 2015

> **L'isobutène renouvelable de Global Bioenergies compatible avec les bouteilles à gaz domestique**

AFP - 14 septembre 2015

> **Butagaz passe du produit aux services**

L'Usine Nouvelle - 17 septembre 2015

> **MITO : elle carbure au GPL**

Auto Plus - 17 septembre 2015





FRANCE
L'ÉCOTAXE
FAIT SON RETOUR
PAR LA CASE
RÉGION

Ecotaxe: retour par la case région

A la suite de l'ex-ministre Frédéric Cuvillier, plusieurs élus défendent l'idée de taxer les poids lourds

Ecotaxa, le retour. Abandonné au printemps 2014 après le mouvement des « bonnets rouges » qui avait emboîsé la Bretagne – entraînant le saecage d'une dizaine de portiques –, le projet d'une taxe de transit des poids lourds a de nouveau le vent en poupe, mais cette fois à l'échelle territoriale. Plusieurs régions plaident en ce sens. L'ancien secrétaire d'Etat aux transports, Frédéric Cuvillier, aujourd'hui maire (PS) de Boulogne-sur-Mer et député du Pas-de-Calais, en a relancé l'idée, lundi 10 août, dans un entretien aux *Échos*. « Je souhaite que nous [la future région Nord - Pas-de-Calais - Picardie] soyons premiers dans la mise en place d'un tel dispositif », défend M. Cuvillier. Il estime que le sujet est « particulièrement pertinent dans notre territoire, qui subit un fort transit de camions du fait de la proximité de l'Angleterre et de la Belgique ». L'ancien ministre propose d'étendre à la région le système belge de taxation des poids lourds, baptisé « Vispax », qui doit être mis en place à partir du 1^{er} avril 2016. La Belgique deviendra ainsi, après l'Allemagne, la Slovaquie, la République tchèque, la Pologne, l'Autriche et la Suisse, le septième pays européen à en adopter le principe.

Dans la foulée, Claude Bartolone, président de l'Assemblée nationale et tête de liste du PS pour les élections régionales en Ile-de-France, s'est également déclaré favorable pour les camions transitant par la région francilienne. « Je pense que ce serait une bonne chose que de trouver un système qui permette d'élargir la base de nos financements pour pouvoir, le plus vite possible, réussir la modernisation de nos réseaux de transport », a-t-il déclaré sur RTL. Dans la soirée, la

tête de liste de la droite, Valérie Pécresse (Les Républicains), a réagi sur son compte Twitter : « Ecotaxe en Ile-de-France : oui, mais seulement sur les poids lourds en transit. Stop au "martyre fiscal" des entrepreneurs franciliens ! »

A l'inverse, Marine Le Pen, qui conduira la liste du Front national en Nord - Pas-de-Calais - Picardie aux élections régionales, s'est élevée contre la proposition de M. Cuvillier. « Cette perspective, qui constituerait un nouveau coup très dur pour nos routiers, déjà gravement mis en difficulté par la concurrence déloyale exercée par des transporteurs en provenance d'Europe de l'Est, est parfaitement intolérable. S'insurge la présidente du parti d'extrême droite. Le Front national s'oppose donc résolument à toute taxation supplémentaire des routiers français, y compris au niveau régional. »

Les fédérations de transporteurs routiers, pour leur part, ont promptement réagi. Tant la Fédération nationale des transports routiers (FNTR) que l'Union nationale des organisations syndicales des transporteurs routiers automobiles (Unorad) et l'Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE) se disent fermement opposées à tout retour de l'écotaxe, sous quelque forme que ce soit, estimant qu'elle introduirait une distorsion de concurrence entre les régions.

Deux options privilégiées

L'idée d'une expérimentation de l'écotaxe en région, à défaut de sa généralisation sur l'ensemble du territoire, est loin d'être isolée. François Hollande lui-même, lors d'un déplacement en Alsace à l'automne 2014, avait ouvert la voie en ce sens « si les élus en décident et si elle est compatible avec

nos engagements ». La région, frontalière de l'Allemagne, est depuis longtemps convertie au principe de la taxation des poids lourds passant par son territoire. La Bourgogne et la Franche-Comté, qui doivent bientôt ne plus former qu'une région, limitrophe de la Suisse, ont aussi formulé le vœu d'un droit à l'expérimentation.

De son côté, le ministre de l'écologie, Ségolène Royal, avait annoncé, en juin, qu'elle allait examiner la possibilité de laisser certaines régions mettre en place une écotaxe pour les poids lourds en transit. La ministre avait désigné, en octobre 2014, un groupe de travail chargé de trouver un système de financement des infrastructures de transport permettant de compenser le manque à gagner résultant de l'abandon de l'écotaxe, qui était censée rapporter 1,15 milliard d'euros par an.

Pour 2015, un dispositif « temporaire » de hausse de 4 centimes du gazole pour les poids lourds a été voté par le Parlement, mais la question de la pérennité des ressources de l'Agence de financement des infrastructures de transport en France (Afitf) reste posée. Le secrétaire d'Etat aux transports, Alain Vidalies, avait annoncé fin juin, à l'issue des travaux du groupe de travail, que le dispositif mettant à contribution les transporteurs routiers serait arbitré par le gouvernement « après le 20 juillet ».

Deux options tiennent la corde : le maintien d'une surtaxe de 4 centimes sur le gazole ou l'instauration d'une vignette. Problème : ni l'une ni l'autre ne compenseraient les 800 millions d'euros qui, sur les recettes de l'écotaxe, devaient revenir à l'Afitf. Du coup, le recours à une taxation « régionale » des poids lourds trouve de





plus en plus de partisans. ■
PATRICK ROGER

LES CHIFFRES

1,15 MILLIARD

Ce que devait rapporter l'écotaxe

Sur ce montant, 800 millions d'euros étaient destinés à alimenter l'Agence de financement des infrastructures de transport en France (AIF).

800 MILLIONS

Le coût de l'indemnisation

A la suite de la résiliation du contrat, l'Etat doit verser 800 millions d'euros à la société Econorm, qui devait collecter l'écotaxe. S'y ajoute le coût, pour l'Etat, du démontage et du stockage des 173 portiques qui devaient être installés. Selon le nombre de portiques qui seront démontés, il s'éleva entre 1,6 et 7 millions d'euros.

Le sujet est « pertinent dans notre territoire, qui subit un fort transit de camions du fait de la proximité de l'Angleterre et de la Belgique »

FREDERIC CUVILLIER
député du Pas-de-Calais

Un dispositif « temporaire » de hausse de 4 centimes du gazole pour les poids lourds a été voté pour 2015



14/09/2015 18:02:00

L'isobutène renouvelable de Global Bioenergies compatible avec les bouteilles à gaz domestique

PARIS, 14 sept 2015 (AFP) - L'isobutène renouvelable mis au point et produit par la société Global Bioenergies est compatible avec les bouteilles de gaz à usage domestique, a annoncé lundi la société, qui doit lancer la production à grande échelle de son isobutène en 2018.

Global Bioenergies menait depuis plusieurs mois des tests en partenariat avec le Comité français du butane et du propane (CFBP) sur l'incorporation de son isobutène renouvelable dans le butane commercial, indique l'entreprise dans un communiqué.

Ces tests, réussis donc, ont porté sur la chaîne logistique et le fonctionnement des équipements domestiques (cuisinières, etc), détaille-t-elle.

Alors que le butane, le propane et l'isobutène sont utilisés par 10 millions de foyers français, "il n'existe pas à ce jour de source renouvelable de butane", explique l'entreprise.

"L'incorporation d'isobutène renouvelable dans les bouteilles de gaz à usage domestique représente une application concrète qui concerne le quotidien de nombreux citoyens", s'est félicité Marc Delcourt, directeur général de Global Bioenergies.

Global Bioenergies a développé un procédé par fermentation de végétaux de production d'isobutène, traditionnellement issu de la pétrochimie. Ce composé est utilisé dans la fabrication de plastiques, carburants, verre, etc.

Elle dispose d'un site pilote dans la Marne et a débuté la construction d'un démonstrateur industriel à Leuna en Allemagne.

Global Bioenergies doit aussi mettre en service fin 2018 sa première usine (IBN-Ore), en partenariat avec le sucrier Cristal Union, qui aura une capacité de production de 50 000 tonnes par an.

La réussite de ces tests élargit encore le spectre des débouchés possibles de l'isobutène renouvelable de Global Bioenergies, après les biocarburants et la chimie.

mhc/fpo/spi



guide

BONNES PRATIQUES / MANAGEMENT / ORGANISATION INDUSTRIELLE / INDICES / ACHATS

DIGITALISATION

Butagaz passe du produit aux services

Le vendeur de butane et de propane ne se contente plus de distribuer des bouteilles. Il étend ses offres aux services, aidé par une stratégie numérique.

LUDOVIC DUPIN



Le mot évoque les lourdes bouteilles de gaz de pétrole liquéfié. Pourtant, depuis près d'un an, Butagaz, la première marque française du secteur avec 4 millions de clients, se développe dans les services. Et étend rapidement ses réseaux de points plus équipés et au détail toujours plus spécifiques, explique Emmanuel Tivan, le PDG de Butagaz.

Pas la simple de passer d'une communauté générale à une économie de niche. « Alors que certains clients s'orientent uniquement aux produits, d'autres s'ajoutent des offres à la carte. Ainsi, depuis 2014, le réseau propose différents modes de livraison, des prix garantis, des contrats à long terme et de dépannage de chaudières... Il a également lancé une offre tout-en-un, appelée éco-confort, qui transforme la culture de l'entretien. Il ne s'agit plus de vendre un produit mais de garantir un niveau de confort. » Les dépenses de chauffage ne sont ainsi plus considérées comme une consommation sèche, mais sont vues d'un point de vue global.

À l'occasion d'un audit énergétique, le budget de chauffage d'un foyer est déterminé selon la région, la taille de l'habitation et son type d'isolation. Cela permet d'évaluer en euros le besoin mensuel de chauffage. Ce montant est alors payé

L'idée n'est plus de vendre un produit, mais de garantir un niveau de confort aux clients.

même en cas de grand froid. Si le client consomme moins que le montant déterminé au cours des mois, il est remboursé. Si sa consommation est excessive, son forfait est également ajusté. Car cette hausse est alors liée à un comportement individuel et non à un acte climatique. Cette offre, lancée il y a quelques mois, a intéressé plusieurs milliers de clients. Grâce à la PEG, cela semble peu, mais pour Butagaz, ce résultat est significatif. L'usage est en effet un indicateur de l'évolution versent être lente.

Agir dans l'intérêt du client

Pour développer ses services, la technique Butagaz porte ses efforts sur le digital. « C'est l'économie de services et est possible qu'avec de puissants outils numériques », explique le PDG de Butagaz. Cela passe notamment par la refonte du portail client et le développement d'applications. « Les outils numériques sont importants pour se différencier de la concurrence. Capable, la numérisation des offres et des services ne doit pas faire oublier l'importance des contacts humains établis par nos conseillers énergies sur le terrain », conclut-il.

Pour assurer le succès de cette nouvelle politique, sans perturber l'organisation et les clients, Butagaz a créé une direction de la relation client. Son rôle est de servir de relais entre les clients et l'entreprise. Sur chaque point, il y a un « ambassadeur clients » qui le sait au cœur de l'entreprise que est l'intérêt du client. Un empereur de terrain en tout, en quelque sorte. Pour que chacun se sente impliqué et se pose les bonnes questions, Butagaz impose des cours au comité de direction de passer deux jours par an avec un client. Cela permet un contact direct de terrain ou dans un cadre d'apaisement pour bien comprendre la réalité du terrain.

Pour compléter ses offres de services, l'entreprise est partenaire de l'opération Zéphyrus (Butagaz) lancée depuis 2014, à améliorer le confort, son énergie, de la maison. Elle réunit huit start-up qui proposent pêle-mêle des services complémentaires du soutien scolaire et légal, des balais GPS pour objets en altitude... Les start-up peuvent garantir des start-up. Cela encourage l'espérance d'entrepreneurs et sensibilise aux enjeux digitaux, souligne Emmanuel Tivan. Aujourd'hui, Zéphyrus et Butagaz proposent des offres séparées, mais concernent des sous-cultures communes.

Nouveau pavillon

Après avoir rejoint le groupe, Butagaz a été racheté par EDF. Il emploie 350 personnes en France, compte un peu plus de 4 millions de clients et est aujourd'hui devenu par le passé les seuls distributeurs Shell. Grâce à ce réseau grâce des activités de gaz de pétrole liquéfié, ce dernier a acheté sa filiale qui détenait 35 % du marché français de l'OC Energy, pour un montant de 450 millions d'euros, deux fois plus que son chiffre d'affaires. Les dirigeants concernés avec cette opération, qui sera menée à bien avec la loi de France, n'interfèrent pas la stratégie de la grande France.

Tous droits réservés à l'éditeur

CFBP 6769025400502





ALFA ROMEO MITO
4000 GPL 120 CV 1400 cc

20 340 €
16 700 €

MITO
Elle carbure au GPL

Ça change quoi ?
Apparue en 2008, restylée en 2013, la Mito modernise son offre de moteurs. En essence, entre le petit 0.9 Turbo 105 et le puissant 1.6 MultiAir 140, Alfa Romeo propose un 1.4 turbo bi-fuel essence/GPL. Avec 120 cv, il s'agit à l'heure actuelle de la mécanique d'entrée de gamme la plus puissante du marché. Au conduite, l'agrément est au rendez-vous. Les performances sont même supérieures en GPL. Seul quelques petits à-coups se font sentir à froid. Pour y échapper, il faut laisser le moteur essorer pendant le temps de chauffe du moteur puis réaccélérer sur le GPL. Certes, le consommateur est supérieur à celle du SP95 (2 l/100 km de plus en moyenne), mais le GPL s'affiche 4% moins cher que le SP95. Aussi que le réservoir de GPL (60 litres) réduit de seulement 15 dm³ le volume de coffre.

Et le reste...
A l'arrière, l'habitabilité est juste. Deux adultes ont des difficultés à passer leurs jambes. En outre, la finition n'est pas très soignée et le confort de suspension manque de douceur. C.T.



LES DONNÉES DU LABO

NOS MESURES (1)

Motorisation	105 (105 km/h)
Accél. 0-100 en D.A.	11,4 (11,4 s)
Boîte	5 vit. man.
Consommation (l/100 km) cycle	5,0 (5,0 / 6,0 / 6,0)
Route	5,4 (5,4 / 5,8 / 6,0)
Accroche	5,1 (5,1 / 5,6 / 6,0)
Stabilité	11,7 (11,7 / 12,0 / 12,0)
Poids	1 200 kg
Volume de coffre	280 dm ³
1. Selon procédures d'essai homologuées de l'AFNOR.	

LA TECHNIQUE

Motorisation	4 cyl. en ligne, 16 v
Cylindres	1 100 cm ³
Puissance (kW)	83
Capacité tank	206 litres (1 750 litres)
Obj. homologation	120 (120 km/h)
Transmission	Auto. man. 5 vit.
Boîte	Manuelle, 5 vit. man.
Poids	1 155 (1 114)
Dir. Leds à l'avant	4 (2 x 120 / 2 x 140)
Dir. Led arrière	2 (un des 2 côtés)
Renvoi pont arrière	1 (100%)

Auto Plus LE VERDICT
★★★★☆

* Plus de 20000 véhicules homologués en France pour le GPL. (1) Selon procédures d'essai homologuées de l'AFNOR.

9173258551607801022004074bb0e951621c6837618b520

Tous droits réservés à l'éditeur

CFBP 7479135400505



SOMMAIRE

1- STATISTIQUES (sept 2015)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

- ▶ Transport de réservoirs fixes de GPL

3- EN BREFPage 6

- ▶ Participation du CFBP au Forum CCRG région PACA

5- PRESSE..... Page 7-15

- > Chauffage central
Maison & Travaux – octobre-novembre 2015
- > Auneuil : la Sotrasur, une trentenaire qui a du gaz
L'Observateur de Beauvais – 16 octobre 2015
- > Primagaz va distribuer du biopropane à partir de septembre 2016
Enerpresse – 22 octobre 2015

1 STATISTIQUES (septembre 2015)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES (1):

	SEPTEMBRE- 2015	SEPTEMBRE- 2014	Variation 2015/2014
Température moyenne	15°8	18°4	- 2°6
Nombre de jours ouverts	22	22	=
Degrés-jours du mois	-	-	-
Coefficient de rigueur	-	-	-
Degrés-jours cumulés	1195,1	999,3	+ 19,6 %

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

▶ Chiffres-clés des GPL pour Septembre 2015

- > Total Ventes « vrac » septembre 2015 vs septembre 2014 : + 1,2 %
- > Total Ventes « conditionné » septembre 2015 vs septembre 2014 : - 6,3 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » sept. 2015 vs sept. 2014 : - 10,5 %

**Comité Français du
Butane et du Propane**

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

www.cfbp.fr

N° SIRET : 784 855 033 00063

► VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP – Septembre 2015

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Sept-2015	Sept-2014	Variation	Sept-2015	Sept-2014	Variation
BUTANE						
conditionné	21 440	23 169	- 7,5 %	188 769	196 496	- 3,9 %
vrac	3 670	3 577	+ 2,6 %	30 665	36 773	- 16,6 %
s/total Butane	25 110	26 746	- 6,1 %	219 434	233 269	- 5,9 %
PROPANE						
conditionné	9 815	10 420	- 5,8 %	94 573	94 535	+ 0,0 %
Condi/carburant	5 511	5 658	- 2,6 %	45 825	46 366	- 1,2 %
s/total conditionné	15 326	16 078	- 4,7 %	140 398	140 901	- 0,4 %
Vrac carburant	2 745	2 814	- 2,5 %	22 475	22 422	+ 0,2 %
Vrac 0/6 T	30 065	31 284	- 3,9 %	410 497	379 968	+ 8,0 %
Vrac 6/12 T	7 108	6 770	+ 5,0 %	87 107	79 574	+ 9,5 %
Vrac 12/80 T	13 712	11 861	+ 15,6 %	135 887	129 927	+ 4,6 %
Vrac 0/80 T	50 885	49 915	+ 1,9 %	633 491	589 469	+ 7,5 %
Vrac > 80 T	18 091	17 508	+ 3,3 %	152 447	155 054	- 1,7 %
Réseau canalisé	847	1 529	- 44,6 %	41 018	34 153	+ 20,1 %
Sous-total vrac	72 568	71 766	+ 1,1 %	849 431	801 098	+ 6,0 %
Sous-total propane	87 894	87 844	+ 0,1 %	989 829	941 999	+ 5,1 %
GPLc / Stations	7 131	7 965	- 10,5 %	61 821	69 796	- 11,4 %
Total conditionné	36 766	39 247	- 6,3 %	329 167	337 397	- 2,4 %
Total vrac	76 238	75 343	+ 1,2 %	880 096	837 871	+ 5,0 %
TOTAL	120 135	122 555	- 2,0 %	1 271 084	1 245 064	+ 2,1 %
Dont carburant	15 387	16 437	- 6,4 %	130 121	138 584	- 6,1 %



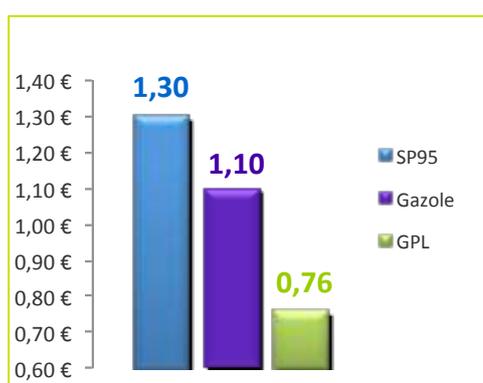
► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) - Août 2015

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Sept-2015	Sept-2014	variation	Sept-2015	Sept-2014	variation
Alsace	9	7	+ 29%	35	40	- 13%
Aquitaine	34	28	+ 21%	178	209	- 15%
Auvergne	17	13	+ 31%	111	75	+ 48%
Basse-Normandie	32	17	+ 88%	216	100	+ 116%
Bourgogne	11	10	+ 10%	80	83	- 4%
Bretagne	45	47	- 4%	285	274	+ 4%
Centre	58	31	+ 87%	241	247	- 2%
Champagne-Ardenne	5	10	- 50%	28	47	- 40%
Corse	2	0		9	6	+ 50%
Franche-Comté	21	43	- 51%	109	160	- 32%
Haute-Normandie	18	14	+ 29%	158	128	+ 23%
Ile-de-France	16	11	+ 45%	80	131	- 39%
Languedoc-Roussillon	14	8	+ 75%	87	121	- 28%
Limousin	10	13	- 23%	91	96	- 5%
Lorraine	11	12	- 8%	84	67	+ 25%
Midi-Pyrénées	19	14	+ 36%	118	150	- 21%
Nord-Pas-de-Calais	6	12	- 50%	91	59	+ 54%
Pays de la Loire	60	55	+ 9%	409	399	+ 3%
Picardie	40	21	+ 90%	181	133	+ 36%
Poitou-Charentes	27	14	+ 93%	101	94	+ 7%
Provence-Alpes Côte d'Azur	16	97	- 84%	167	249	- 33%
Rhône-Alpes	97	83	+ 17%	667	450	+ 48%
TOTAL	568	560	+ 1%	3526	3318	+ 6%

► VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A) – Sept. 2015

Energies	Septembre				Cumul à fin Septembre			
	2015	2014	variation	PDM	2015	2014	variation	PDM
Gazole	91 525	92 931	- 1,5 %	55,5 %	826 567	863 468	- 4,3 %	58,2 %
Essence	66 093	52 914	+ 24,9 %	40,1 %	537 879	434 066	+ 23,9 %	37,8 %
GPL	46	169	- 72,8 %	0,0 %	1 432	1 694	- 15,5 %	0,1 %
Hybride	5 355	3 534	+ 51,5 %	3,3 %	43 576	30 874	+ 41,1 %	3,1 %
Electrique	1 731	1 514	+ 14,3 %	1,1 %	11 779	6 929	+ 70,0 %	0,8 %
Superéthanol	13	27	- 51,9 %	0,0 %	129	203	- 36,5 %	0,0 %
GNV	6	-	0,0 %	0,0 %	73	62	+ 17,7 %	0,0 %
Autres	0	0	0,0 %	0,0 %		19	0,0 %	0,0 %
TOTAL	164 769	151 089	+ 9,1 %	100,0 %	1 421 435	1 337 315	+ 6,3 %	100,0 %

► BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne septembre 2015 (*)



(*) 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

	Juin 2015	Juillet 2015	Août 2015	Septembre 2015
Nombre total de visites sur le site	21 916	22 691	21 562	20 963
Top 5 des points d'entrée sur le site				
1- Accueil	18,8 %	22,7 %	24,6 %	25,7 %
2- Carte stations GPL/CFBP	11,9 %	14,5 %	15,8 %	9,6 %
3- Caractéristiques générales des GPL	8,6 %	6,4 %	5,8 %	7,6 %
4- FAQ			5,6 %	
4- Réseau des stations		5,5 %		
4- Offre véhicules GPL neufs				5,0 %
5- Réseau des stations			5,6 %	
5- Atouts du GPL carburant	0,8 %			4,8 %



▶ Transport des réservoirs fixes de GPL

La dérogation de transport des réservoirs fixes pour des courtes distances selon les règles spécifiques énoncées au 3.5 de l'annexe 1 de l'arrêté TMD est reconduite.

En effet, selon la Directive 2008/68/CE, cette disposition spéciale expirait au 30 juin 2015, mais une décision d'exécution de la Commission Européenne du 17 juin dernier a mis à jour la liste des dérogations nationales avec une nouvelle date d'expiration portée au 30 juin 2021.

Cette disposition spéciale permet sur le territoire français le transport des réservoirs fixes d'un volumes n'excédant pas 8000 litres du lieu d'utilisation vers un atelier de réparation ou un centre de maintenance, si la masse du réservoir et du produit contenu est inférieure ou égale à 1600 kg.

Référence :

DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2015/974 DE LA COMMISSION du 17 juin 2015 autorisant les États membres à adopter certaines dérogations en vertu de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil relative au transport intérieur des marchandises dangereuses – JOUE du 23 juin 2015

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32015D0974&from=FR>

a.combes@cfbp.fr

3 En Bref

► Participation du CFBP au Forum CCRG région PACA



Dans le cadre de ses actions de promotion de l'énergie GPL auprès des prescripteurs, installateurs et bureaux d'études, le CFBP a participé au Forum Professionnel du Gaz qui s'est tenu le jeudi 8 octobre 2015 à Saint-Maximin-la-Sainte-Baume (83470) et a regroupé une centaine de participants.

Par la tenue d'un stand et l'animation de deux conférences, le CFBP a mis en avant la pertinence du gaz propane dans l'atteinte de hautes performances énergétiques, que ce soit en construction neuve ou dans le cadre de projets de rénovation.



L'intérêt de ce type d'intervention réside dans la multiplication des cibles de diffusion en vue de rencontrer les prescripteurs et d'apporter une visibilité régionale et nationale aux différents projets portés par le CFBP.

Ces événements sont également l'occasion de présenter la campagne « Propane Mon Amour » et de diffuser en les commentant les fiches de bâtiments pilotes.

j.darmon@cfbp.fr

y.lintz@cfbp.fr



5 DANS LA PRESSE

> **Chauffage central**

Maison et Travaux - octobre-novembre 2015

> **Auneuil : la Sotrasur, une trentenaire qui a du gaz**

L'Observateur de Beauvais - 16 octobre 2015

> **Primagaz va distribuer du biopropane à partir de septembre 2016**

Enerpresse - 22 octobre 2015





Chauffage central

Trois alternatives à la chaudière gaz

Quand le gaz naturel n'est pas disponible, plusieurs solutions existent. Nous en détaillons trois particulièrement performantes : **chaudière à condensation fioul ou propane, pompe à chaleur air/eau et chaudière à granulés de bois**. Les trois alimentent un circuit de chauffage par radiateurs et/ou plancher chauffant et satisfont, si nécessaire, les besoins sanitaires.

Cédric Rognon

Tous droits réservés à l'éditeur

CFBP 5186745400505



PHOTO ANTHONY QUARTIER - ARCHITECTE / PHOTOGRAPHIE - www.lesphotos.com

Tous droits réservés à l'éditeur

guide confort

Toutes les communes ne sont pas desservies par le réseau de distribution de gaz naturel. Seuls trois quarts de la population française (9 000 communes sur 36 000) y ont aujourd'hui accès. Pour bénéficier du confort d'un chauffage central, il existe heureusement des alternatives au gaz de ville, à condition de déjà disposer d'un circuit de distribution d'eau.

Un confort comparable

Nous avons sélectionné trois solutions éprouvées et performantes qui alimentent des émetteurs de chaleur (radiateurs et/ou plancher chauffant) par une boucle d'eau chaude : chaudière à condensation fioul ou propane, pompe à chaleur air/eau (PAC) et chaudière à granulés de bois. Toutes peuvent assurer la production d'eau chaude sanitaire. Le confort d'usage, avec des équipements pilotés par une régulation centralisée, est le même qu'avec une chaudière gaz naturel à condensation : mode hors gel, horaires programmables... L'alimentation en combustible (à part la pompe à chaleur qui ne consomme que de l'électricité) est automatique, il suffit de prévoir le stockage et la livraison.

Énergie fossile ou renouvelable

Deux de ces solutions utilisent une chaudière : l'une brûle une énergie fossile (fioul ou propane), l'autre un biocombustible (granulés

de bois). Toutes deux sont raccordées au réseau électrique. Assimilée aux énergies renouvelables, la pompe à chaleur utilise la chaleur gratuite contenue dans l'air extérieur mais consomme également une part, parfois non négligeable, de courant. C'est, par ailleurs, la seule solution à ne pas nécessiter de conduit d'évacuation des fumées.

Différences de coût

Chacune de ces trois solutions, à l'exception des modèles au propane, représente un investissement plus important que pour une chaudière au gaz naturel. À l'usage, les granulés de bois constituent le combustible le moins cher et ses hausses de prix sont limitées, suivi par le propane en réseau, le fioul et le propane en citerne dont les prix ont été soumis à des fluctuations brutales et importantes au cours de ces dernières années. La pompe à chaleur, elle, ne consomme que de l'électricité pour assurer le fonctionnement du compresseur, mais cette énergie, avec le propane en citerne, est la plus onéreuse. Pendant les jours les plus froids, un appoint peut être nécessaire et venir ainsi gonfler la facture. Néanmoins, la pompe à chaleur reste le générateur de chauffage le plus performant, et donc le moins cher à l'usage. Elle consomme trois à quatre fois moins d'énergie que les autres systèmes, en fournissant la même quantité de chaleur.

Trois solutions économiques

1^{re} SOLUTION



La chaudière à condensation

2^e SOLUTION



La pompe à chaleur

3^e SOLUTION



La chaudière à granulés

CFBP 5186745400505



Chaudière à condensation

L'installation d'une chaudière de dernière génération permet de réaliser jusqu'à 30 % d'économie sur votre facture de chauffage. Elle fonctionne au fioul ou au propane et nécessite le plus souvent un stockage sécurisé.

Équipement de chauffage simple et éprouvé, d'un excellent rapport qualité/prix, la chaudière à condensation peut être alimentée au propane (un gaz de pétrole liquéfié) ou au fioul. Le système de combustion diffère légèrement mais les caractéristiques, performances et prix sont les mêmes pour l'utilisateur.

Le rendement d'une chaudière à condensation atteint souvent 109 %. Il est légèrement inférieur pour les chaudières à condensation fioul (jusqu'à 106 %), par ailleurs légèrement plus chères à l'achat.

Attention aux brûleurs et aux émetteurs

Jusqu'ici réservés aux chaudières à gaz, les brûleurs modulants équipent désormais un grand nombre de chaudières à condensation fioul. Le brûleur s'ajuste en permanence aux besoins réels de chaleur : les cycles de fonctionnement sont plus longs, les rendements meilleurs et les émissions polluantes réduites. Il faut préférer ces brûleurs modulants aux brûleurs une ou deux allures. Les brûleurs par flamme froide varient quant à eux de 25 à 100 % et peuvent atteindre une puissance minimale allant jusqu'à 3 kW, idéale pour les besoins de chauffage plus faibles des maisons mieux isolées.

Ces deux générateurs (gaz ou fioul) peuvent bien sûr fonctionner avec les mêmes émetteurs : radiateurs et/ou plancher chauffant. La chaudière sera d'autant plus efficace qu'elle fonctionnera en mode

condensation. Pour cela, la température de retour de l'eau du circuit de chauffage doit être inférieure à une certaine température (la température du point de rosée du fioul ou du gaz, aux alentours de 50 °C). Cela implique que l'installation de chauffage comporte, dans le cas d'une installation ancienne, des radiateurs surdimensionnés (c'est généralement le cas). Dans le cas d'une installation nouvelle, un plancher chauffant ou des radiateurs basse température seront préférables.

Approvisionnement et stockage

Le stockage constitue l'un des points clés de l'installation. Pour le fioul, il existe de nombreuses configurations possibles en fonction notamment du type de réservoir (acier, matières plastiques....) et de l'implantation (enfoui, en plein air, dans la maison...). Les règles techniques et de sécurité sont fixées par un arrêté du 1^{er} juillet 2004. L'achat de la citerne (pas de location possible) est à votre charge.

Le propane peut quant à lui être stocké en citerne ou, dans certains cas, être livré en réseau. Le stockage est alors réalisé à l'échelle de la commune et chaque maison dispose d'un compteur. Si vous résidez dans une commune où existe un réseau de propane en délégation de service public, il ne faut pas hésiter : «On bénéficie alors d'une répartition pour l'ensemble de

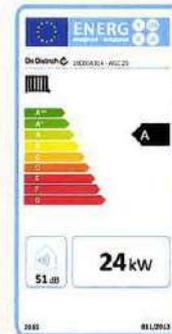




INFORMATION DES CONSOMMATEURS

UNE ÉTIQUETTE ÉNERGIE POUR LES APPAREILS DE CHAUFFAGE

La performance énergétique des appareils de chauffage est, depuis le 26 septembre 2015, renseignée par une étiquette énergie. Apposée sur chaque appareil, celle-ci comporte plusieurs informations : l'efficacité énergétique (de A++ pour les plus performants à G pour les plus énergivores), la consommation annuelle d'énergie et le niveau sonore. Les appareils assurant le chauffage et la production d'eau chaude sanitaire (ECS) se caractérisent par un double étiquetage (A à G pour l'eau chaude). Les chaudières à condensation fioul se classent, selon le modèle, A ou B en chauffage, et B pour l'ECS. Le classement



des pompes à chaleur air/eau (A+ ou A++), selon le modèle, en chauffage, A pour l'ECS) traduit la meilleure performance énergétique de ce générateur. Bizarrement, les chaudières à granulés de bois ne sont pas étiquetées pour le moment.

1. Jusqu'à trois circuits de chauffage

Cette chaudière gaz, avec puissance bi-commutable (14 ou 20 kW), peut chauffer 3 zones à des températures différentes. Un ballon indépendant (solaire possible) peut être adjoind pour les besoins sanitaires. Rendement jusqu'à 109 %. Régulation numérique, 3 637 € HT. « Hydromotrix Condensation ». **FRISQUET.**

2. Solution compacte et intégrée

Cette chaudière au fioul existe en version chauffage seul ou avec ECS accumulée (120 l), 25 ou 32 kW. Rendement jusqu'à 103 %. Régulation sur sonde extérieure de série. À partir de 5 422 € HT. « Axéo Condens » et « Axéo Condens Duo ». **ATLANTIC.**

3. Gamme étendue

Plusieurs configurations possibles pour cette chaudière fioul : chauffage et ECS avec préparateur de 110 l (19 et 24 kW) ou 160 l (19, 24 et 32 kW), chauffage seul (19, 24 et 32 kW). Paramétrage intuitif. 1 ou 2 circuits de chauffage. À partir de 3 958 € HT. « Sempra Nova HTE ». **CHAPPÉE.**



Pour puisages intensifs

Cette chaudière murale gaz à accumulation (40 l) évolue pour gagner en performance. Meilleure isolation du ballon, nouveau brûleur modulant de 1 à 10, rendement jusqu'à 109 %, interface digitale intuitive... 3 100 € HT. « Niagara C Green ». **CHAFFOTEAUX.**

Tous droits réservés à l'éditeur

CFBP 5186745400505



1. Confort sanitaire à la carte

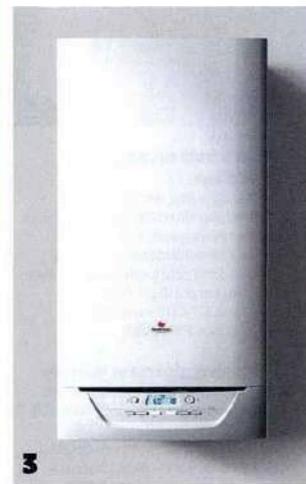
Cette chaudière murale gaz se décline en cinq modèles : chauffage seul, chauffage + ECS instantanée, micro-accumulée ou accumulée (ballon de 20 l intégré ou de 130 l en option), 24 ou 28 kW. Encombrement minimum : H 75 x L 45 x P 26 cm. Tableau de commande interactif. 2080 € HT. « MC2 24-28 ». **VERGNE.**

2. Brûleur fioul modulant de 1 à 3

Cette chaudière fioul est dotée d'un brûleur modulant de 1 à 3, dans des plages de puissance allant de 10,3 à 28,9 kW. Rendement jusqu'à 104 %. Évacuation des fumées par ventouse ou cheminée. À partir de 6 870 € HT. « Vitotadens 300-C ». **VISSMANN.**

« la commune des coûts de livraison, de mise en place de la citerne et du réseau. Avec un coût entre 7 et 9 centimes d'euros/kWh, le propane en réseau est moins cher que le fioul (entre 9 et 10 centimes), et proche du gaz naturel (entre 7 et 8 centimes d'euros) », explique Joël Pedessac, directeur général du Comité français Butane Propane. Il existe également des mini-réseaux, le plus souvent à l'échelle d'une copropriété. Le tarif est alors moins intéressant qu'avec un réseau, mais plus intéressant qu'en citerne. Dans le cas où aucun réseau n'est disponible, vous pouvez choisir un distributeur de propane qui vous fournira la citerne. Seul impératif : disposer d'un espace

extérieur (100 m² suffisent) car, contrairement au fioul, il est interdit d'installer une citerne de propane dans la maison ni même dans un endroit couvert (appentis, par exemple). La citerne (2,5 m sur 1 m de diamètre) peut être enterrée ou laissée en plein air. Vous pouvez acheter la citerne, bien sûr, mais aussi la louer au fournisseur de propane. Comme pour le gaz, on paie ensuite un abonnement mensuel pour la location du compteur (20 à 30 euros) et le propane consommé. « Le coût du propane en citerne est plus élevé (environ 12 centimes d'euros/kWh) que le fioul, mais moins cher que l'électricité », complète Joël Pedessac.



3. Un grand volume d'eau chaude rapidement

Cette chaudière murale gaz intègre un système exclusif de production d'ECS (deux ballons de 21l). Elle offre un grand confort sanitaire en un minimum de place. 30 ou 35 kW. À partir de 3 900 € HT. « Isomax Condens ». **SAUNIER DUVAL.**

LES POINTS FORTS ET LES POINTS FAIBLES

Les +

- > Un générateur éprouvé au bon rapport qualité/prix
- > Une installation simple

Les -

- > L'utilisation d'un combustible fossile
- > Une livraison et un stockage de combustible à prévoir (sauf réseau de distribution de propane)

Les spécificités du gaz propane

- > Une offre de chaudières murales au faible encombrement
- > Le générateur le moins cher
- > Une adaptation fine aux besoins de chauffage
- > Un rendement optimal

Les spécificités du fioul

- > Une énergie à un prix historiquement bas, moins chère que le gaz quand aucun réseau de distribution de propane n'est disponible



Auneuil : La Sotrasur, une trentenaire qui a du gaz

Samedi, Philippe Bernard a célébré les 30 ans de la Sotrasur, une entreprise spécialisée dans la maintenance et le traitement des réservoirs de propane. Depuis 1985, elle est passée de 6 à 45 emplois.

« **O**n considère souvent le chef d'entreprise comme un homme à abatte, ou une vache à traire, peu voient en lui le cheval qui tire le char... » C'est par cette citation de Winston Churchill que Philippe Bernard, président-directeur général de Sotrasur, a clos son discours lors de l'anniversaire des 30 années de l'entreprise, ce samedi 10 octobre à Auneuil. Sotrasur est une entreprise familiale fondée 1985 par le père de l'actuel PDG, Roger Bernard, décédé l'année dernière, et qui était dans la profession depuis 1962. En 1985 donc, il crée sa propre affaire et vient s'installer à Auneuil car il fallait un

établissement fermier, lancé avec 5 personnes à l'origine, l'entreprise en compte 45 en 2015.

La principale activité reste la maintenance et le traitement des réservoirs propane, les essais de pression, la mise sous pression, la mise en place et l'échange des cuves le service après-vente sur un territoire qui s'étend jusqu'à la Région parisienne, la Haute-Normandie, le Nord Pas de Calais, l'Ardenne et une partie de champagne Ardennes.

80% de la clientèle sont des particuliers à savoir les particuliers fournisseurs de gaz. En effet, la cuve appartient au fournisseur de gaz, les entreprises pour un tiers (qui ont été

3e7f056052a0f50e2bc04854ea075658d2ae8b38df1275a8



Philippe Bernard qui a pris la succession de son père et se souvient qu'il assista encore au jour d'hui.

Tous droits réservés à l'éditeur

CFBP 4229755400507

**TRANSPORT****FRANCE****Primagaz va distribuer du biopropane à partir de septembre 2016**

Primagaz a annoncé mardi 20 octobre qu'il allait commercialiser, à partir de 2016, un nouveau biocarburant, le biopropane, qui est présenté comme « une première mondiale ». En France, « cette distribution commencera en septembre 2016 », a précisé Massih Niazzi, directeur général du groupe, à *Enerpresse*. Neste Oil avait annoncé début septembre avoir signé un accord d'exclusivité avec SHV Energy, maison-mère de Primagaz, portant sur un volume de 160 000 tonnes de biopropane sur une durée de 4 ans. Le groupe Néerlandais va commencer, courant de l'été 2016, la production de ce produit à partir de déchets (70 %) et de végétaux (30 %) dans sa raffinerie de Rotterdam.

Outre le marché français, trois autres pays seront approvisionnés en biopropane, le Royaume-Uni, l'Irlande et l'Italie, a précisé Primagaz. 40 000 tonnes par an seront distribués en France. Cela représente 10 % du volume total annuel de GPL mis sur le marché, selon le distributeur. La façon dont sera distribuée ce biocarburant n'est, elle, pas arrêtée : sera-t-il dilué ? La France compte quelque 1 700 station-service GPL – ou disponible pur ? « La question n'est pas encore tranchée », a indiqué Massih Niazzi. Si Primagaz a choisi le marché du carburant pour écouler son produit (qui aurait pu également être délivré sur le marché de la bouteille), c'est avant tout pour une question de volume. Autant se concentrer sur un marché plutôt que de s'éparpiller. Et puis avec le Diesel Gate autour de l'affaire Volkswagen, les carburants alternatifs pourraient avoir le vent en poupe. « Le biopropane dispose de qualités environnementales supérieures à celles des carburants d'origine fossile et comme le GPL il réduit significativement les émissions de CO₂, n'émet quasiment pas d'oxydes d'azote (NOx) et aucune particule fine », affirme Primagaz.

SOMMAIRE

1- STATISTIQUES (oct 2015)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

- ▶ Emissions de gaz et particules sur des véhicules GPL en conditions réelles de circulation : le CFBP mène des tests
- ▶ Projet de loi de finances
- ▶ GPL – Disque vert

3- EN BREFPage 8

- ▶ Salon Solutions 21 / COP 21
- ▶ 16èmes Rencontres parlementaires de l'énergie

5- PRESSE..... Page 10-18

- > Bouteilles à gaz : terminologie révisée
- Enjeux - novembre 2015
- > Entretien avec Emmanuel Trivin, président du CFBP
- Pétrole & Gaz - sept-octobre 2015
- > L'énergie GPL a un rôle à jouer...interview d'Emmanuel Trivin, président du CFBP
- Gaz d'aujourd'hui - octobre-décembre 2015
- > Questions énergies
- Maison & Jardin L'essentiel - novembre 2015

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 2015)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES (1):

	OCTOBRE-2015	OCTOBRE-2014	Variation 2015/2014
Température moyenne	12,1°C	15,4°C	- 3,3°C
Nombre de jours ouverts	22	23	- 1
Degrés-jours du mois	153,5	69,5	+ 54 %
Coefficient de rigueur	1,174	0,531	+ 54 %
Degrés-jours cumulés	1348,6	1068,8	+ 20 %

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

▶ Chiffres-clés des GPL pour Octobre 2015

- > Total Ventes « vrac » octobre 2015 vs octobre 2014 : - 1,7 %
- > Total Ventes « conditionné » octobre 2015 vs octobre 2014 : - 4,5 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » oct. 2015 vs oct. 2014 : - 15,0 %

► VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP – Octobre 2015

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Oct-2015	Oct-2014	Variation	Oct-2015	Oct-2014	Variation
BUTANE						
conditionné	21 854	23 230	-5,9%	210 623	219 726	-4,1%
vrac	5 592	7 544	-25,9%	36 257	44 317	-18,2%
s/total Butane	27 446	30 774	-10,8%	246 880	264 043	-6,5%
PROPANE						
conditionné	9 578	9 604	-0,3%	104 151	104 139	+ 0,0%
Condi/carburant	5 551	5 878	-5,6%	51 376	52 244	-1,7%
s/total conditionné	15 129	15 482	-2,3%	155 527	156 383	-0,5%
Vrac carburant	2 676	2 888	-7,3%	25 151	25 310	-0,6%
Vrac 0/6 T	41 452	38 966	+6,4%	451 949	418 934	+7,9%
Vrac 6/12 T	9 886	9 531	+3,7%	96 993	89 105	+8,9%
Vrac 12/80 T	26 131	24 847	+5,2%	162 018	154 774	+4,7%
Vrac 0/80 T	77 469	73 344	+5,6%	710 960	662 813	+7,3%
Vrac > 80 T	39 596	43 937	- 9,9%	192 043	198 991	- 3,5%
Réseau canalisé	2 936	2 767	+6,1%	43 954	36 920	+19,1%
Sous-total vrac	122 677	122 936	-0,2%	972 108	924 034	+5,2%
Sous-total propane	137 806	138 418	-0,4%	1 127 635	1 080 417	+4,4%
GPLc / Stations	6 421	7 553	-15,0%	68 242	77 349	-11,8%
Total conditionné	36 983	38 712	-4,5%	366 150	376 109	-2,6%
Total vrac	128 269	130 480	-1,7%	1 008 365	968 351	+4,1%
TOTAL	171 673	176 745	-2,9%	1 442 757	1 421 809	+1,5%
Dont carburant	14 648	16 319	-10,2%	144 769	154 903	-6,5%



► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) - Octobre 2015

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Oct-2015	Oct-2014	variation	Oct-2015	Oct-2014	variation
Alsace	8	15	- 47%	43	55	- 22%
Aquitaine	47	40	+ 18%	225	249	- 10%
Auvergne	15	18	- 17%	126	93	+ 35%
Basse-Normandie	23	25	- 8%	239	125	+ 91%
Bourgogne	17	19	- 11%	97	102	- 5%
Bretagne	24	37	- 35%	309	311	- 1%
Centre	40	68	- 41%	281	315	- 11%
Champagne-Ardenne	6	10	- 40%	34	57	- 40%
Corse	1	0		10	6	+ 67%
Franche-Comté	18	18	+ 0%	127	178	- 29%
Haute-Normandie	28	23	+ 22%	186	151	+ 23%
Ile-de-France	15	13	+ 15%	95	144	- 34%
Languedoc-Roussillon	11	21	- 48%	98	142	- 31%
Limousin	16	13	+ 23%	107	109	- 2%
Lorraine	13	14	- 7%	97	81	+ 20%
Midi-Pyrénées	18	91	- 80%	136	241	- 44%
Nord-Pas-de-Calais	5	9	- 44%	96	68	+ 41%
Pays de la Loire	66	85	- 22%	475	484	- 2%
Picardie	54	31	+ 74%	235	164	+ 43%
Poitou-Charentes	32	6	+ 433%	133	100	+ 33%
Provence-Alpes Côte d'Azur	30	11	+ 173%	197	260	- 24%
Rhône-Alpes	107	113	- 5%	774	563	+ 37%
TOTAL	594	680	- 13%	4120	3998	+ 3%

► **VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A) – Octobre 2015**

Energies	Octobre				Cumul à fin Octobre			
	2015	2014	variation	PDM	2015	2014	variation	PDM
Gazole	87 911	99 767	- 11,9 %	54,4 %	914 478	963 235	- 5,1 %	57,8 %
Essence	66 236	55 255	+ 19,9 %	41,0 %	604 115	489 321	+ 23,5 %	38,2 %
GPL	19	182	- 89,6 %	0,0 %	1 451	1 876	- 22,7 %	0,1 %
Hybride	5 786	3 843	+ 50,6 %	3,6 %	49 362	34 717	+ 42,2 %	3,1 %
Electrique	1 757	1 077	+ 63,1 %	1,1 %	13 536	8 006	+ 69,1 %	0,9 %
Superéthanol	18	18	+ 0,0 %	0,0 %	147	221	- 33,5 %	0,0 %
GNV	10	7	+ 42,9 %	0,0 %	83	69	+ 20,3 %	0,0 %
Autres		0	0,0 %	0,0 %		19	0,0 %	0,0 %
TOTAL	161 737	160 149	+ 1,0 %	100,0 %	1 583 172	1 497 464	+ 5,7 %	100,0 %

► **BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne octobre 2015 (*)**



(*) 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

	Juillet 2015	Août 2015	Septembre 2015	Octobre 2015
Nombre total de visites sur le site	22 691	21 562	20 963	24 926
Top 5 des points d'entrée sur le site				
1- Accueil	22,7 %	24,6 %	25,7 %	23,3 %
2- Carte stations GPL/CFBP	14,5 %	15,8 %	9,6 %	9,9 %
3- Caractéristiques générales des GPL	6,4 %	5,8 %	7,6 %	6,9 %
4- FAQ		5,6 %		
4- Réseau des stations	5,5 %			
4- Offre véhicules GPL neufs			5,0 %	8,0 %
5- Réseau des stations		5,6 %		
5- Atouts du GPL carburant			4,8 %	5,0 %



► Emissions de gaz et particules sur des véhicules GPL en conditions réelles de circulation : le CFBP mène des tests

Face aux problèmes croissants de qualité de l'air et aux doutes quant à la conformité des véhicules aux normes d'émissions en vigueur, le CFBP a demandé à la société V-MOTECH de réaliser des tests d'émissions de gaz et de particules en conditions réelles de circulation selon le cycle RDE (Real Driving Emissions - « émissions en conditions de circulation réelle ») sur 2 véhicules GPL.

Les véhicules évalués sont : une Fiat 500L GPL (Euro 6) et une Alfa Romeo MITO (Euro 5) de seconde monte.

■ Objectif :

Alors que ces véhicules ont été homologués selon le cycle Européen normalisé NEDC contesté aujourd'hui, le CFBP a souhaité les évaluer en mode GPL puis Essence selon la future norme RDE applicable en 2017.

■ Les résultats :

Rouler au GPL permet de réellement moins polluer

Sur l'ensemble des roulages réalisés, les résultats démontrent que **les émissions de gaz et particules d'un véhicule GPL sont toujours très inférieures aux niveaux de la norme Euro 6b** (y compris dans le cas du véhicule Euro 5 équipé en seconde monte).

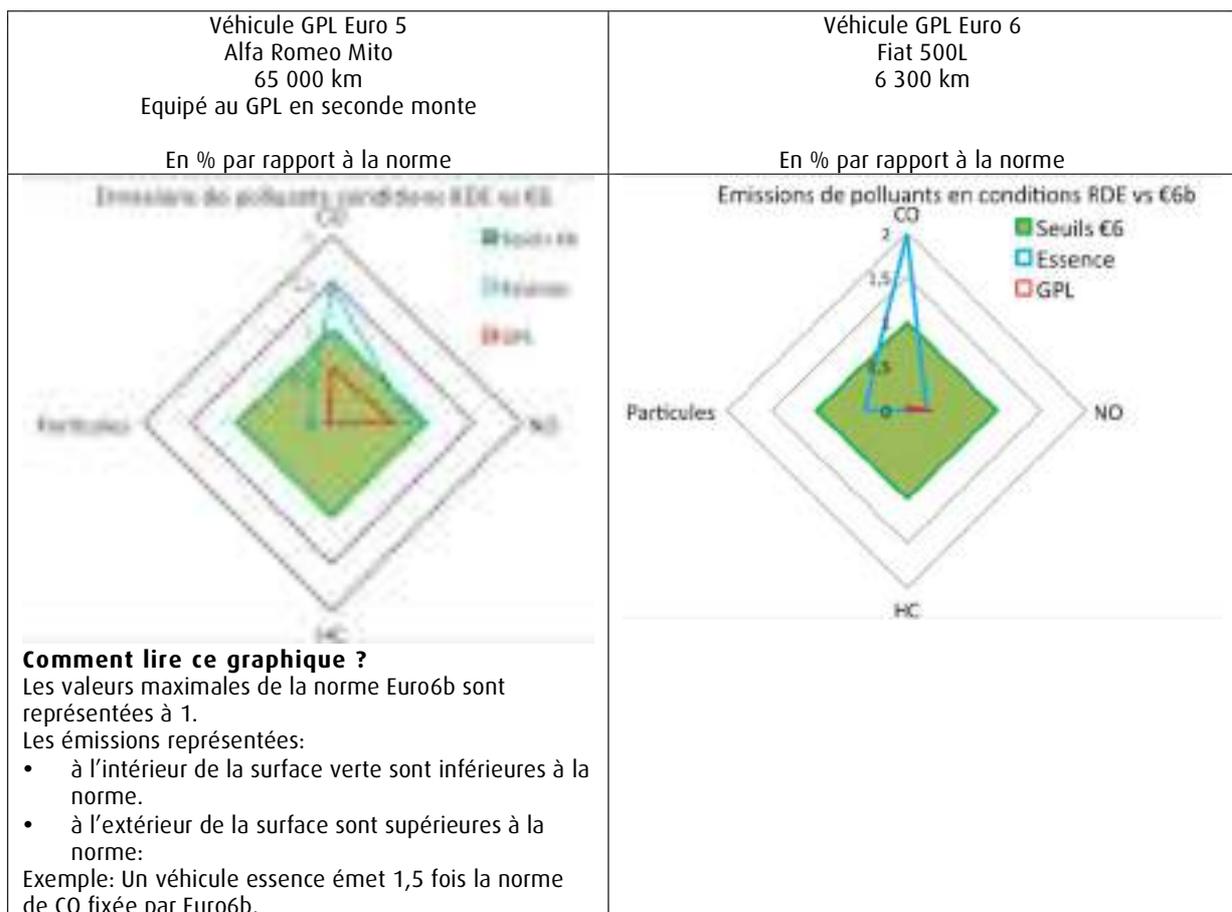
Ainsi, comparé à l'essence, le GPL émet :

- **18% de CO₂ en moins en moyenne**. L'arrivée en 2016 de **bioGPL** permettra d'améliorer sensiblement cette valeur.

- **Dix fois moins de particules**

- jusqu'à 97% de moins de CO : les émissions de CO sont à environ 63mg/km alors que la norme est à 1000 mg/km.

- **des Nox** et HC en quantité équivalente mais dont les valeurs sont très inférieures à la norme**. (A noter que la Commission Européenne a décidé d'autoriser les véhicules diesel à émettre lors du test RDE 2.1 fois plus de particules et NOx que la norme Euro 6 en vigueur.)



Les résultats des tests feront l'objet d'une campagne de communication. Ils ont déjà été présentés lors d'une audition publique organisée par l'OPESET, l'audition sur «L'état de l'art en matière de mesure des émissions de particules et de polluants pour les véhicules. Regards croisés » du vendredi 13 novembre 2015.

Ils seront mutualisés au niveau européen pour s'intégrer à une étude européenne qui rassemble les résultats de tests d'émissions de véhicules GPL menés par des homologues européens du CFBP.

e.coquin@cfbp.fr

► **Projet de loi de finances**

Dans le cadre de l'examen du projet de loi de finances 2016 et du projet de loi de finances rectificative 2015, la mesure du gouvernement qui vise à modifier l'évolution de la fiscalité entre l'essence et le gazole va impacter indirectement les carburants alternatifs comme le GPL : l'écart entre l'essence et le GPL va se réduire et finir par gommer l'avantage incitatif.

Le CFBP mène donc une action pour préserver l'écart de fiscalité entre l'essence et le GPL carburant.

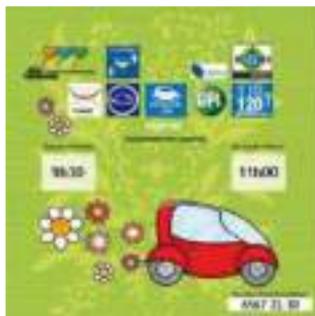
Les deux projets de loi sont actuellement en discussion.

e.coquin@cfbp.fr



▶ GPL – Disque vert

LES VEHICULES GPL BENEFICIENT D'1 H 30 DE STATIONNEMENT GRATUIT A SCEAUX ET DANS DE NOMBREUSES AUTRES VILLES DE FRANCE...



Les alertes à la qualité de l'air se multiplient dans les grandes agglomérations, et chacun peut, à son niveau, oeuvrer pour favoriser le développement de véhicules plus écologiques, disponibles pour tous.

A quelques semaines du sommet climatique COP21, les territoires s'organisent pour limiter notre impact environnemental, notamment celui de nos déplacements.

C'est pourquoi Philippe Laurent, après avoir fait adopter une délibération au conseil municipal du 24 juin dernier à l'unanimité afin d'instaurer un disque vert offrant 1h30 de stationnement aux véhicules écologiques GPL, GNV, électriques, hybrides, flexfuel E85, ou inférieurs à 3 mètres émettant moins de 120 g/km de CO₂, a décidé de signer une convention de mise en réseau.

Ainsi, avec sa carte grise, le propriétaire de véhicule écologique peut, non seulement se faire remettre un disque vert et un macaron reportant son n° d'immatriculation au service stationnement situé à l'accueil de la mairie, mais il peut également bénéficier d'1h30 de stationnement gratuit dans les autres villes signataires pilotes.

A ce jour, ont ratifié cette même convention, les villes d'Alès (30), Angoulême (16), Arras (62), Avignon (84), Brive (19), Cannes (06), Chamalières (63), Hazebrouk (59), La Motte Servolex (73), Nemours (77), Noisy le Sec (93), Orléans (45), Saint-Omer (62), Reims (51), Tassin-la-Demi-Lune (69), Vence (06). De nombreuses autres villes étudient la mise en place pour les mois à venir.

e.coquin@cfbp.fr



3 En Bref

► Salon Solutions 21 / COP 21



Le GPL donne rendez-vous à la COP21

Rendez-vous dans l'exposition Solutions COP21
du 4 au 10 décembre
Grand Palais - Paris
Stand AFG – Espace Mobilités

Dans le cadre de la COP21, le CFBP présentera les atouts de l'énergie GPL et du GPL en tant que solution alternative pour une mobilité durable aux côtés de l'Association Française du Gaz (AFG) au Salon Solutions 21.

Toute la filière gazière française se mobilise activement autour des enjeux de dérèglement climatique et de pollution de l'air: de la production du biométhane et développement du BioGPL à la révolution du power-to-gas, en passant par les carburants alternatifs (GNV, GNL et GPL).

Outre l'espace d'exposition, le CFBP participera à deux conférences :

- lundi 7 décembre à 13h00 : Le gaz, des solutions pour le climat
- mercredi 9 décembre à 13h00 : La mobilité de demain passe par le gaz

Solutions COP21 est un dispositif de valorisation des solutions pour le climat. C'est une exposition ouverte gratuitement à tous afin de rencontrer les acteurs qui proposent des solutions concrètes. L'objectif est de montrer à un large public les multiples produits, services, process et innovations existants et en projet à travers le monde pour lutter contre le dérèglement climatique et ses impacts.

Pour plus d'informations sur le salon : <http://www.solutionscop21.org/fr/>

e.coquin@cfbp.fr



► 16èmes Rencontres parlementaires de l'énergie



Présidées par Jean Bizet, Sénateur de la Manche, président de la commission des Affaires européennes, Marc Goua, Député de Maine-et-Loire 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.

Le CFBP est intervenu sur le thème : « Comment la loi de transition énergétique permet-elle de créer une croissance durable ? ». L'occasion de mettre en avant la contribution de notre filière en termes de croissance et d'emplois et ses perspectives de développement via le développement du propane en France en remplacement de solutions plus carbonées comme le fioul, celui des réseaux de propane et du BioGPL.

e.coquin@cfbp.fr



5 DANS LA PRESSE

> **Bouteilles à gaz : terminologie révisée**

Enjeux – novembre 2015

> **Entretien avec Emmanuel Trivin, président du CFBP**

Pétrole & Gaz – sept-octobre 2015

> **L'énergie GPL a un rôle à jouer...interview d' Emmanuel Trivin, président du CFBP**

Gaz d'aujourd'hui – octobre-décembre 2015

> **Questions énergies**

Maison & Jardin L'essentiel – novembre 2015





ÉNERGIE

BOUTEILLES À GAZ : TERMINOLOGIE RÉVISÉE

La norme
NF EN Iso 10286
établit

la terminologie
des normes
de l'ISO/TC 58
destinées à être
utilisées dans



le cadre des réglementations
sur le transport. Elle est rattachée
par le comité technique ISO/TC 58 (bouteilles
à gaz en aluminium avec le comité ISO/TC 27 (bouteilles à gaz en acier)
C'est quasiment 40 ans après et remplace
la version de 2007, qui a fait l'objet
d'une révision technique.

La terminologie révisée de la norme
a une structure à la 1^{ère} édition du règlement type
des standards de l'ISO. Les termes
des standards de l'ISO corrigés. Les termes
et définitions ont été ajoutés
ou modifiés. Cette norme établit
la terminologie pour les normes de l'ISO/TC 58
destinées à être utilisées dans le cadre
de réglementations sur le transport
des matières dangereuses, basées
sur le règlement type de l'ISO.

Les termes et définitions sont d'origine
en anglais, français et allemand.

Il se rapportent aux équipements à pression,
aux accessoires, aux matériaux de la ressource
et à la conformité à la fabrication, aux essais
et contrôles, aux caractéristiques, propriétés
et procédés. Il s'agit de « bouteilles à gaz »
à pression à pression transportable

de petite capacité en eau ne dépassant pas
150 litres à 40 MPa (général), « bouteille »
à pression ou de petite capacité de laquelle
la substance ne peut pas passer à l'état liquide

« pour les mélanges de gaz, le terme
correspondant est « température pseudo-
critique » en pression par « dispositif
de décompression PRD » (terme générique
qui englobe les dispositifs de rupture).

Les bouteilles testées et les soudures contre
les surpressions avant la protection le point
à pression « unité de surpression » (en)
ou « suralésage » (procédure consistant
à appliquer une pression au liner métallique
pour protéger une bouteille en plastique
et prévenir et résister à ce que le liner soit
sous contrainte de compression et les fibres
sont renforcés de façon quand la bouteille
est à la pression atmosphérique.

M.-C. B.

Tous droits réservés à l'éditeur

CFBP 7685685400524



CAHIERS SCIENTIFIQUES ET TECHNIQUES GEP AFT

INTERVIEW

Entretien avec Emmanuel Trivin, président du CFBP

Emmanuel Trivin, a été élu à la présidence du CFBP (Comité Français du Butane et Propène) le 1^{er} juillet 2015. Dans sa gouvernance, il entend poursuivre au sein de cette association l'action en faveur de la reconnaissance du rôle joué par l'énergie GPL dans la transition énergétique.

PGI : Que représente aujourd'hui la filière GPL ?

Emmanuel Trivin : Le GPL représente 1,3 % du mix énergétique français. C'est une énergie qui peut être disponible partout : 10 millions de foyers français, sur les 18 millions dont le logement n'est pas raccordé au réseau de gaz naturel, utilisent cette énergie, mais également des professionnels. L'ensemble des bouteilles et citernes installées dérive 62 GW soit l'équivalent de 39 centrales nucléaires de type EPR. Dans un contexte de transition énergétique, elle apporte une solution moins carbonnée que d'autres telles que le fioul et contribue ainsi à atteindre les objectifs de réduction d'émissions de CO₂.

La filière GPL a aussi un poids économique en France, elle représente un

chiffre d'affaires de 7,7 milliards d'euros et près de 11 600 emplois.

PGI : Quelles sont les missions du CFBP ?

Emmanuel Trivin : La mission du CFBP est de défendre et valoriser les gaz butane et propane. Nous devons informer le public et les professionnels et leur démontrer que le GPL contribue activement aux politiques de développement durable et de maîtrise de l'énergie. Nous devons être aussi un vecteur d'information vers les pouvoirs publics.

La sécurité est au centre des préoccupations de notre filière. Une énergie propre ne vaut que si elle offre une sécurité optimale. Notre bilan est d'ailleurs positif. Pour développer cette sécurité nous mettons en place des réglementations et participons à la formation et à l'agrément des professionnels du gaz. L'innovation est aussi au cœur de cette filière avec une politique soutenue de R&D, elle y consacre 3 % de son chiffre d'affaires.

PGI : La COP21 approche, quel sera le rôle du CFBP ?

Emmanuel Trivin : Nos besoins en énergie ne pourront être fournis que par un mix énergétique et la contribution du GPL dans ce mix sera réelle. Nous devons expliquer en quoi les gaz butane et propane ont un rôle clé à jouer dans la transition énergétique, pour la production de chaleur comme pour les transports.

Dans la période de transition vers un usage croissant des énergies renouvelables, l'énergie GPL permet de combiner une énergie faiblement carbonnée, stockable, et donc immédiatement disponible avec des solutions alternatives dont

la production demeure intermittente. Ce message nous le passerons aussi durant la COP 21.

De même, la filière est engagée dans le développement de gaz renouvelable. Le CFBP vient de réaliser un partenariat avec Global Bioenergies portant sur l'étude d'incorporation d'isobutène renouvelable dans les bouteilles à usage domestique. La compatibilité de l'isobutène renouvelable produit par Global Bioenergies ouvre de nouvelles perspectives pour contribuer aux objectifs en matière de réduction des émissions de CO₂. Ce sont aussi de nouveaux débouchés pour BP-ONE, la première usine de production d'isobutène renouvelable à grande échelle, dont le démarrage est attendu en France en 2018.

PGI : Le GPL carburant a-t-il un avenir ?

Emmanuel Trivin : 7,5 millions de véhicules circulent aujourd'hui au GPL dans toute l'Europe.

Nos voisins européens accordent une belle place au GPL carburant et ceci depuis plusieurs décennies. Il est par exemple très implanté en Italie, Pays-Bas et Pologne. En France et malgré un réseau fourni (1 750 stations-service), ce carburant GPL a du mal à trouver sa place.

Pourtant le GPL carburant est une alternative d'avenir aux carburants dits traditionnels, il est bien plus écologique, il rejette moins de CO₂, mais aussi 95 % en moins de NOx et pas de particules, et il est moins cher. Le GPL pour les flottes captives (taxis, ambulances etc.) est aussi une solution pertinente. Pour les



Emmanuel Trivin, de Grenoble, V&S à IBM Lyon, a débuté sa carrière au département Marketing de Buzgaz avant de poursuivre dans le groupe Shell, une carrière internationale. Revenu en France en 2008, il a pris les fonctions de Directeur Opérations et Technique chez Buzgaz puis celles de Directeur général marché Export Europe / Afrique pour la branche Lubrifiants de Shell. C'est en novembre 2012 qu'il rejoint chez BUTAGAZ comme Président Directeur Général.



véhicules (légers ou lourds) une seule réponse serait trop simple : il y aura de l'électricité, de l'hydrogène, du GNV, GNL, GPL et toujours des carburants traditionnels certainement avec des moteurs bien plus sobres.

Mais, les constructeurs automobiles n'ont pas toujours joué le jeu en France. Ils proposent peu de modèles dans cette carburant, alors qu'en Italie, il y a une soixantaine de modèles GPL au choix, y compris des modèles de constructeurs français.

Le GPL a eu aussi « mauvaise presse » car jadis, un accident avait entraîné une interdiction dans les parkings souterrains ; mais ceci fait partie désormais de l'histoire et le GPL carburant a aujourd'hui démontré ses performances tant sur le plan écologique que sur celui de la sécurité. Il est d'ailleurs autorisé de se garer avec un véhicule GPL dans tous les parkings publics.

Propos recueillis par
Sylvie Le Brun
Comité de rédaction

*Conformément à la réglementation en vigueur, le butane commercialisé en bouteille peut contenir une proportion importante d'isobutène. C'est pourquoi la conversion de ressources végétales en isobutène constitue une solution adaptée pour incorporer de l'énergie renouvelable dans les bouteilles de gaz et contribuer à l'objectif de la France de porter la part des énergies renouvelables à 32 % de la consommation énergétique finale brute d'énergie en 2050.



BUTANE ET PROPANE

EMMANUEL TRIVIN,
Président du CFBP

« L'énergie GPL a un réel rôle à jouer pour contribuer à atteindre les objectifs fixés par la loi pour réduire les émissions de CO₂ et les polluants atmosphériques »

Vous avez été nommé président du Comité français du butane et du propane (CFBP) le 1^{er} juillet 2015, pouvez-vous nous rappeler quelles sont les missions du CFBP ?

Le CFBP est l'organisation professionnelle de la filière de l'énergie gaz du pétrole liquéfié (GPL), qui comprend les gaz butane et propane. Ses missions s'inscrivent autour de trois axes : la promotion de la filière, le renforcement de la sécurité à travers la mise en place des réglementations et de formations, et l'information du public et des professionnels. La sécurité, le développement durable et la maîtrise de l'énergie sont donc au cœur des préoccupations de la filière. Ces missions prennent d'autant plus leur sens que ces dernières années sont marquées par des enjeux cruciaux liés au réchauffement climatique, à l'accès à l'énergie pour tous et à l'amélioration de la qualité de l'air. Ils soulignent la nécessité d'un mix énergétique équilibré pour répondre à la fois aux enjeux environnementaux, de sécurité d'approvisionnement, de santé publique, de coût et de gestion des territoires.

Quel est l'état des lieux de la filière GPL en France ?

En France, la filière GPL représente près de 90 000 emplois non délocalisables. Elle est présente avec près de 70 sites et 50 000 points de vente pour une offre d'énergie gaz sur l'ensemble du territoire. Les distributeurs de gaz butane et propane stimulent l'activité d'un vaste ensemble de partenaires dans des filières aussi diverses que le métallurgie, la robinetterie industrielle, les appareils de mesure et de contrôle ou encore la plasturgie. La France accueille le siège de PME et PMI leaders mondiaux des équipements GPL, comme GUL Gaz, Siraga, Robino-Maison ouve, Gasstock ou encore Campipaz. Ces opérateurs sont basés sur le territoire national avec plus d'une dizaine de sites

de production. Ils réalisent plus de 40 % de leur chiffre d'affaires à l'international et contribuent ainsi à améliorer le solde commercial de l'économie française. Depuis sa création dans les années 1980, la filière GPL se maintient à la pointe de la technologie en proposant des solutions innovantes en matière de stockage et de distribution : invention de la première bouteille cubique, utilisation de matériaux composites réduisant le poids des bouteilles, évolutions ergonomiques et de design, éco-conception, intégration de puces RFID (identification par radio-fréquence, RFID) pour faciliter le processus logistique... Au-delà des produits, la filière GPL participe donc activement au rayonnement de la France à l'international. S'agissant de l'état du marché, il faut garder en tête que 70 % des communes françaises ne sont pas desservies par le gaz de ville. Propagée en bouteille, issue à domicile en citrouille et, depuis 2003, un réseau canalisé, l'énergie GPL offre à l'ensemble du territoire une solution énergétique accessible sur son lieu de consommation et donc immédiatement disponible. Plus de 10 millions de foyers utilisent l'énergie GPL pour cuisiner et 700 000 pour se chauffer ou disposer d'eau chaude, auxquels s'ajoutent les clients professionnels de nombreux secteurs : de l'horticulture à l'élevage, en passant par l'agroalimentaire ou l'artisanat. De plus, ce sont plus de 33 000 foyers qui profitent du raccordement à un réseau propane dans des communes non desservies par le gaz de ville. C'est une solution de plus en plus choisie par les communes et offices HLM pour offrir les avantages d'une énergie gaz à leurs concitoyens. C'est pour cette raison d'accès, ses multiples usages et ses qualités environnementales qu'elle concourt à l'aménagement du territoire et à l'intérêt général. Ainsi, le GPL participe non seulement au désenclavement énergétique de nombreux territoires,

**EMMANUEL TRIVIN**

En novembre 2012, Emmanuel Trivin est nommé président-directeur général de Butagaz. Après avoir occupé des postes de responsable commercial et chef des ventes à Bordeaux et Paris, il s'est expatrié quelques années, d'abord aux Bahamas de 2000 à 2002, où il a occupé le poste de responsable des activités GPL sur la zone Amérique centrale-Caraïbes pour Shell, puis à Hambourg, en Allemagne de 2002 à 2004, en tant que directeur marketing Europe pour Shell Metalworking (lubrifiants industriels de spécialité). De retour en France en 2005, il devient directeur opérations et technique de Butagaz. À partir de 2008, il est nommé directeur général marchés export Europe et Afrique pour la branche lubrifiants de Shell, avant sa nomination à la tête de Butagaz.



mais également à leur transition énergétique. Par ailleurs, au-delà de l'énergie, la filière GPL participe au maintien des liens sociaux et des activités économiques dans l'ensemble des départements et communes grâce à un réseau de distribution de près de 50 000 points de vente.

Quelle place peut tenir l'énergie GPL dans le mix énergétique dans les prochaines décennies ?

Qu'il s'agisse de l'énergie GPL ou des autres énergies, il s'agit de définir un mix équilibré, qui réponde à l'ensemble des besoins. Il peut être parfois difficile de mesurer tout le potentiel de l'énergie GPL et à quel point elle est indispensable au mix. Non seulement il s'agit d'une énergie qui soutient la transition vers un mix énergétique moins carboné, mais elle participe à la sécurité d'approvisionnement et l'accès de tous à l'énergie. Cela en fait l'une des énergies les plus utilisées : près de 11 millions de foyers et 250 000 automobilistes en France et 2 milliards de foyers dans le monde. En Europe, ce sont près de 120 millions d'Européens qui utilisent l'énergie GPL pour leurs usages quotidiens, en tant qu'énergie de cuisson et de chauffage et 7,5 millions pour se déplacer. Les gaz butane et propane sont deux gaz naturels qui ont la même origine et les mêmes usages que le méthane, plus connu sous l'intitulé « gaz de ville ou gaz naturel ». En tant qu'énergie fossile la moins émettrice de gaz à effet de serre, le gaz s'inscrit pleinement dans la transition énergétique. La complémentarité géographique gaz de ville et GPL permet de couvrir en énergie faiblement carbonée 100 % du territoire, îles comprises. Ses multiples usages lui permettent de se substituer à des énergies à plus forte teneur en carbone, comme le fuel, que ce

soit pour le chauffage, la cuisson, la production d'eau chaude, mais aussi en tant que carburant, et répondre ainsi aux objectifs de réduction des gaz à effet de serre (GES) et polluants atmosphériques et améliorer la qualité de l'air. Cette contribution à un mix moins carboné sera par ailleurs d'autant plus importante avec le développement du bio-GPL, l'énergie GPL d'origine renouvelable, en contribuant à atteindre la part des 32 % d'énergies renouvelables fixée par la loi de transition énergétique et à réduire les émissions de GES. De plus, si elle ne représente que 1,3 % du bouquet énergétique en France, l'énergie GPL offre toutefois une puissance installée équivalente à 62 GW, soit la production de 39 EPR ! Cela prouve à quel point elle est essentielle au bon fonctionnement du système énergétique du pays et au confort quotidien de nombreux Français. Une France sans énergie GPL reviendrait à augmenter les capacités de production électrique du pays de 40 %. Et à en gérer les défis associés : pointes de consommation électrique et sécurité d'approvisionnement. En plus des usages professionnels, ce sont 11 millions de foyers qui utilisent quotidiennement l'énergie GPL pour cuisiner ou se chauffer. L'enjeu est réel : de plus en plus récurrentes, les pointes entraînent la production ou l'importation d'une électricité très carbonée et le risque de défaillance d'approvisionnement électrique pour certains territoires. L'énergie GPL est une des solutions pour limiter le phénomène. En effet, stockée sur son lieu de consommation et disponible instantanément, elle absorbe une modulation importante de la demande de puissance et joue un rôle de premier plan dans la sécurisation du système électrique français au bénéfice de tous les territoires.



« Le GPL participe non seulement au désenclavement énergétique de nombreux territoires, mais également à leur transition énergétique. »

Le CFBP se satisfait-il de la place qu'occupe le GPL dans la nouvelle loi sur la transition énergétique ?

L'énergie GPL a un réel rôle à jouer pour contribuer à atteindre les objectifs fixés par la loi pour réduire les émissions de CO₂ et les polluants atmosphériques. Encore une fois, elle figure avec le gaz naturel parmi les énergies qui émettent moins de CO₂ et elle n'émet pas de particules et très peu d'oxydes d'azote (NOx). En ce sens, sa substitution à des solutions plus carbonées comme le fuel tant pour les usages domestiques que professionnels constitue une réelle opportunité de contribuer à décarboner le mix énergétique et améliorer la qualité de l'air. Il en est de même sur le plan de la mobilité. Contrairement aux idées reçues, le GPL est composé de deux gaz naturels : le butane et le propane, qui viennent à 70 % des champs de gaz. Le GPL peut donc être aussi naturel que le méthane, dit « gaz naturel ». L'intérêt du GPL est que le véhicule GPL fonctionne comme un véhicule « classique », l'économie et des atouts pour améliorer la qualité de l'air en plus. Un véhicule GPL dispose de plus de toutes les conditions nécessaires pour rendre une mobilité durable accessible à tous : un prix de véhicule équivalent au véhicule essence et moins élevé qu'un diesel, un plein fait en 2 minutes à 0,8 euro/litre et qui permet de parcourir 500 km environ, 1 750 stations-service pour s'approvisionner sur l'ensemble du territoire et la possibilité de se garer partout... Pas de révolution dans les usages : c'est une alternative facile à adopter. Le projet de loi a beaucoup évolué et en particulier la définition de véhicules à faibles émissions. Reconnaître que l'instauration d'une mobilité plus propre passe par la contribution de toutes les énergies et technologies plus respectueuses de l'environnement, et pas uniquement l'électricité, est une approche réaliste et équilibrée. Toutefois, le texte manque de clarté pour donner la confiance nécessaire à la mobilisation de moyens financiers très importants pour

l'investissement en faveur du développement des filières alternatives. Nous ne comprenons toujours pas pourquoi le gouvernement n'a pas voulu citer explicitement les carburants alternatifs dans la loi alors que la directive européenne sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs le fait déjà. Passer par un décret avec des seuils d'émissions est fastidieux à appréhender et insuffisant pour envoyer le signal aux filières concernées par l'investissement dans les infrastructures. De plus, les constructeurs continueront à ne pas se sentir concernés par les motorisations gaz par exemple. Et enfin, cela risque de brouiller le message auprès des usagers qui ont besoin d'informations claires. Cela est d'autant plus dommage dans un contexte de simplification car l'État dispose d'un levier simple et puissant : la parole publique. Une communication qui rappelle l'existence des différentes énergies alternatives permettrait de créer cette dynamique.

Le secteur du GPL carburant a connu une forte croissance, notamment avec la mise en place en 2009-2010 des bonus écologiques pour les véhicules, or il connaît aujourd'hui une stagnation. Comment faire pour le développer davantage ? Quelles perspectives sont envisagées ? Des avantages dans le cadre des plans anti-pollution par exemple ?

Le débat en faveur d'une mobilité durable invite à s'interroger sur de nouveaux modèles mais il ne faut pas oublier qu'il existe des solutions alternatives disponibles dès à présent. Nous rappelons à ce titre que le GPL est l'une d'entre elles et qu'elle a prouvé son efficacité pour réduire à moindre coût, pour l'État et le consommateur, la pollution et les risques sur la santé. Non seulement le GPL n'émet pas de particules et réduit les émissions de CO₂ et de NOx, mais il est une solution accessible et facile à adopter pour la plupart des automobilistes, y compris à l'achat pour les plus modestes



qui, malgré les aides, n'ont pas les moyens d'acheter un véhicule électrique. Sans oublier le potentiel de la transformation d'un véhicule essence au GPL. Cette dernière est suffisamment simple pour être en mesure de traiter une partie du parc français existant de 15 millions de véhicules essence. Équiper les véhicules essence pour le GPL permet d'abaisser les émissions de polluants du parc existant et de ramener le coût d'usage de ces véhicules au niveau du diesel. Pour ces raisons, le GPL est reconnu comme carburant alternatif et si la France dispose du parc le plus diésélisé du monde avec plus de 65 % des ventes aujourd'hui, dans de nombreux pays les pouvoirs publics locaux ont pour leur part fait le choix de la diversification et du GPL : la Corée du Sud, la Turquie, ou encore en Europe l'Allemagne, l'Italie et la Pologne... Ces pays concilient objectif écologique, enjeu social et développement économique d'une filière à savoir-faire local. Le GPL s'est ainsi imposé comme la première énergie alternative utilisée dans le monde. L'Europe compte près de 14 millions de véhicules GPL dont 7,5 millions de véhicules dans l'Union européenne (en augmentation de 40 % au cours des cinq dernières années) et 30 400 stations-service. En France, certaines villes octroient des avantages à l'usage, comme des tarifs de stationnement préférentiels pour les véhicules GPL et l'État une fiscalité réduite. Mais il importe que les pouvoirs publics envoient un signal positif en faveur de l'ensemble des énergies alternatives pour soutenir leur développement. Comme recommandé par l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques (OPECST) dans son rapport « Les nouvelles mobilités sereines et durables », le GPL doit bénéficier d'avantages et d'efforts de communication comparables à ceux mis en œuvre par le gouvernement pour promouvoir les véhicules électriques. Il est nécessaire d'informer les usagers sur les différentes solutions en matière de mobilité durable en fonction de leurs besoins et moyens, de rassurer les industriels dans leurs choix et ainsi de soutenir le développement de toutes les filières alternatives. Ce signal peut prendre la forme d'un bonus de 400 euros pour les énergies alternatives ou d'une couleur de pastille dédiée afin de les différencier des motorisations conventionnelles, d'une stabilisation du différentiel de TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers) avec l'essence ou cela peut simplement passer par une communication qui rappelle l'existence des différentes énergies alternatives abordables. Comme expliqué précédemment, il est essentiel d'envoyer un message clair et compréhensible en faveur de toutes les énergies alternatives. Enfin, le développement du GPL aurait peu d'impact sur la dépense publique. C'est sûrement l'argument qui peut peser en période de recherche d'économies. Le succès du GPL dans de nombreux pays souligne sa pertinence et son fort potentiel. Il démontre que, avec le soutien durable et visible des pouvoirs publics, le GPL peut émerger comme un élément clé du portefeuille énergétique combinant des bénéfices environnementaux, socio-économiques et de santé publique importants.

Le CFPB a signé cette année un partenariat avec le gestionnaire de parking Q-Park. Quelles sont les mesures qui en découlent ?

Une voiture étant à l'arrêt près de 90 % de son temps, le stationnement est un sujet essentiel pour les automobilistes et un levier indispensable pour les mobiliser et développer une écomobilité intelligente. Dans le cadre de son soutien pour le développement d'une mobilité plus respectueuse de la santé et de l'environnement, Q-Park a déployé le panneau « Bienvenue aux véhicules GPL » à l'entrée de ses parkings dans la France entière. Cette mesure est toute simple, mais elle agit sur l'inconscient de nos concitoyens. En effet, 50 % des Français pensent que l'accès aux parkings souterrains est toujours interdit aux véhicules GPL, alors que l'interdiction a été levée en 2006 ! Il s'agit d'une des principales idées reçues qui freinent le choix du GPL. Idée reçue qui est alimentée par le fait que certains gestionnaires de parkings n'ont pas fait l'effort de retirer ces panneaux. Cette initiative contribue sans aucun doute à mieux faire connaître l'intérêt de cette énergie et à favoriser son adoption au bénéfice de la qualité de l'air et de la santé de tous.

Le plan de rénovation énergétique a été mis en place en 2013. À mi-parcours, pouvez-vous faire un point sur les rénovations qui ont eu recours à l'énergie GPL ?

Nous constatons que le gaz propane est de plus en plus souvent retenu par les communes et les bailleurs sociaux pour réduire la consommation énergétique de leur parc immobilier. À l'instar des communes de Guerville en collaboration avec Mantes-en-Yvelines Habitat (Yvelines) ou de Préveranges (Cher), Immobilière Podeliha a retenu la solution propane en remplacement de l'électricité comme énergie pour la cuisson, le chauffage et l'eau chaude sanitaire dans le cadre d'un projet de rénovation énergétique de 25 maisons individuelles situées dans la commune de Bauné (Maine-et-Loire). Ce projet s'inscrit dans une politique de développement durable et d'amélioration de la performance du parc de logements existants avec un triple objectif : obtenir une haute efficacité énergétique, améliorer le confort des locataires et réduire leurs charges. On remarque de plus l'intérêt croissant que portent les communes n'ayant pas accès au réseau de gaz naturel pour les réseaux de gaz propane. Ceux-ci leur permettent d'accéder à l'énergie gaz de manière collective pour leurs administrés. C'est un marché qui est actuellement en croissance et à ce jour plus de 33 000 foyers profitent du raccordement à un réseau propane dans des communes non desservies par le gaz naturel. ●

Propos recueillis par L.I.



DOSSIER SPÉCIAL COCOONING

Questions énergies



Lorsqu'on sait que le chauffage représente 62 % des consommations d'énergie de l'habitat, on cherche naturellement des solutions pour réduire sa facture énergétique. Quelques éléments de réponse.

Catherine DENIS

Dans le cadre d'une rénovation comme dans celui d'une construction, la question du choix du chauffage est à la fois cruciale et déterminante puisque de la réponse découlera votre sentiment de confort. Quelle énergie choisir, pour quel type de chaudière opter, combien coûte telle ou telle installation, à qui faire appel ? Autant de questions qui demandent des réponses personnalisées en fonction de votre type d'habitation, de votre mode de vie, de votre budget et de vos préférences. Ne pas se tromper avant de choisir son système de chauffage est primordial. Les surfaces vitrées, l'isolation thermique, la hauteur de plafond, le revêtement au sol, l'orientation de votre maison... Autant de critères auxquels on ne pense pas forcément dans la précipitation quand l'hiver arrive, mais qui sont déterminants pour se chauffer efficacement.

Dans les faits, ce sont presque toujours les mêmes énergies qui rivalisent entre elles : soit l'électricité et le gaz naturel lorsque la commune est raccordée ; soit l'électricité, le fioul ou le propane dans les autres cas.

Une installation de chauffage représente un coût. Il y a d'abord l'équipement, l'entretien des appareils, leur rendement et, bien sûr, le prix de l'énergie qui constitue l'essentiel de la facture de chauffage.

Reste la notion de confort, difficile à estimer en termes de prix, mais qui ne doit pas pour autant être négligée. Elle peut très bien relativiser les écarts entre les montants d'investissement.



Tous droits réservés à l'éditeur

CFBP 9753665400524



L'énergie électrique : mieux adaptée aux petites surfaces

En appartement peu-être davantage qu'en maison, l'électricité s'impose souvent comme un système de chauffage simple, propre et pratique. Son coût élevé, les différences de température entre chaque pièce, les matières longtemps peu performantes et mal adaptés au climat ont relégué ce mode de chauffage au rang des mal aimés, mais les fabricants en EDF s'empêchent depuis quelques années à proposer des offres diversifiées et mieux adaptées en fonction de l'habitat. Du convecteur de base au radiateur programmé en passant par le plancher chauffant, l'énergie électrique bien utilisée selon le type de pièce et son volume permet une chaleur douce et régulière. Plus vous en avez, vous pouvez faire appel à Permotec, une association à but non lucratif dont la vocation est de promouvoir la bonne qualité des installations électriques.



COMAP

Une tête thermostatique de référence

Comap, leader mondial majeur de grille électrique et de la plomberie en Europe, lance de nouvelles têtes et robinets pour Comap, sa tête thermostatique de référence, elle se présente toujours plus de personnalisation pour la décoration de l'habitat. C'est plus de possibilités esthétiques. Sans se distinguer grâce à son haut niveau de performance énergétique, elle agit plus rapidement sur variations de températures pour réduire la consommation d'énergie. Remplacer un robinet de robinet manuel par une tête Comap offre jusqu'à 15 % d'économie d'énergie, tout en améliorant le confort intérieur.

L'entreprise, qui développe depuis plus de 40 ans des solutions de régulation, toutes et toutes technologiques, a été récompensée et a obtenu le prix de la gamme de tête thermostatique pour toujours mieux répondre aux besoins des utilisateurs.

Avec, une tête design moderne et personnalisable grâce à une personnalisation de haut niveau, Comap est devenue la tête thermostatique la plus innovante par les professionnels (travaux). Comap est par ailleurs disponible depuis quelques mois dans les principales grandes surfaces de bricolage.

Elle est particulièrement performante grâce à un design étudié, ses solutions personnalisées destinées en fonction de l'habitat, une direction extrêmement précise des variations de température de la pièce. Elle assure ainsi la diffusion de chaleur avec une grande rapidité, permettant jusqu'à 15 % d'économie d'énergie par rapport à un robinet manuel.

Seule tête personnalisable du marché, Comap se distingue grâce à ses possibilités de couleur à l'épave. Pour harmoniser son équipement à son intérieur, il suffit de sélectionner la couleur de finition et la couleur avec un kit de tête parmi les 15 couleurs disponibles. Toute une sélection blanc pur disponible également aux nouvelles installations. Comap est ainsi devenue la couleur au gré de vos rêves... et de votre tête !
Plus d'infos sur www.comap.fr



6 - Vicentini, Nell'era Integrati, è diventato il di la gamma di radiatori oblate serieless, design in parte colorato dans la toile de base.

7 - Zehrfeld. Una gamma di abito-converse decisa in stile reflectors: Design, bien-être et innovato.





8

Le chauffage central : confortable

Système au gaz ou au fioul dont la chaleur est produite sur un seul lieu par une chaudière, une pompe à chaleur ou des capteurs solaires, le chauffage central fait de nombreux adeptes car, à condition que la puissance de la chaudière soit adaptée au volume à chauffer, il diffuse une chaleur ambiante homogène réglable au niveau des convecteurs installés dans chaque pièce. Si vous disposez de gaz naturel de ville, GrDF peut vous raccorder facilement. Le cas échéant, vous pourrez disposer du butane, du propane ou du fioul.

Le gaz naturel

Réputé économique pendant longtemps face à une énergie électrique en crise, le gaz naturel, suite à la crise pétrolière, n'est plus du tout bon marché. Ce qui ne l'empêche pas pour autant de préserver tous ses atouts : chaleur homogène, eau chaude sanitaire, cuisson, le tout apporté via des chaudières efficaces dotées d'une technologie pointue sans cesse améliorée.

Si votre installation est ancienne et que vous souhaitez la faire vérifier, voire l'améliorer, vous pouvez demander à Engie (ex-GDF Suez), un "Diagnostic Qualité". Établi par un contrôleur indépendant, ce diagnostic se traduit par un bilan complet de votre installation qui vous permet d'envisager les améliorations à apporter. À l'issue de cette étude, Engie peut vous communiquer une liste d'installateurs, vous proposer des formules de financement intéressantes et revoir avec vous votre contrat au plus près de vos besoins.

Le propane

Exclusivement réservé aux maisons avec terrain dans la mesure où il nécessite un stockage en citerne aérienne ou enterrée, le propane est une énergie polyvalente qui présente tous les avantages du gaz mais en plus cher. Pour atténuer les coûts d'installation, celle-ci vous liant au fournisseur d'énergie qui se charge également du stockage, de la livraison et de l'entretien, le propane doit être choisi dans le cadre d'une maison parfaitement isolée. Il représente également une bonne alternative en attendant qu'elle soit desservie par le gaz naturel, les chaudières utilisées étant les mêmes.

Sachant que les sociétés distributrices (Antargaz, Butagaz, Prima-gaz...) se livrent une concurrence sans merci pour vous proposer des services multiples définis à la carte, n'hésitez pas à en consulter plusieurs et à faire établir un devis en veillant à ce qu'ils y intègrent les mêmes prestations.

Le fioul

Malgré le prix élevé du pétrole qui subit les variations des cours internationaux, le fioul domestique reste compétitif du fait de l'augmentation des autres énergies de chauffage. Le fioul domestique est une énergie disponible sur la totalité du territoire national. Quel que soit l'endroit où vous habitez, il y a un distributeur de fioul domestique près de chez vous. Pour vérifier, améliorer et rendre votre installation plus performante, vous pouvez le solliciter. Il vous aidera à réaliser des économies d'énergie. Réglage, couplage avec une autre énergie renouvelable, aide financière pour rénover votre installation, crédit d'impôt, il vous apprendra à gérer votre réserve de fioul domestique stockée dans un réservoir aérien ou enterré. La régulation permet de bénéficier d'une température adaptée à chaque pièce de la maison, quelles que soient les conditions climatiques extérieures. L'eau chaude sanitaire est disponible à volonté, 24 h/24 sans risque de douche écossaise. Silencieuses, compactes et très propres, les chaudières au fioul domestique bénéficient des dernières innovations technologiques. Planchers chauffants, radiateurs "chaleur douce", radiateurs "design"... vous disposez également du choix des vecteurs de chauffage à définir en fonction des pièces, des volumes et de leur utilisation.



9



10

8- Chaffoteaux. Évolution de la chaudière à condensation Niagara C Green conçue pour répondre aux usages intensifs et simultanés avec des performances de chauffe plus importantes et des rendements thermiques encore plus élevés.

9- Viessmann. Depuis le 26 septembre 2015, dans le cadre de la directive ErP, seuls les produits les plus performants comme les chaudières à condensation pourront continuer à être commercialisés. Ici, la chaudière Vitodens 200-W.

10- Jotul. Design intemporel, moderne et fonctionnel pour les nouveaux modèles F 305, F 520, F 105, F 100 et PF 730.

11- Chezelles. Une nouvelle collection d'inserts et de poêles à bois.



EE-Havo, Samba 175, un poêle design ultra modulaire.

Chauffage au bois : on respecte les règles !

Si les décisions de pollution sont inévitables (moins réduites, transport, agriculture et résidentiel) plusieurs solutions existent pour réduire nos rejets dans l'atmosphère. Dans le secteur résidentiel, ce plus de 7 millions de foyers se chauffent au bois. Utilisation d'un appareil labellisé Flamme Verte, 7 fois plus performant qu'un foyer ouvert et 30 fois moins émetteur de particules, permet de réduire considérablement les émissions de polluants. À condition, toutefois, de respecter quelques règles simples :

• Choisir un combustible de qualité

Afin d'optimiser les performances de l'appareil de chauffage, il est primordial d'utiliser du bois sec. Un bois d'essence dépassant 40 % provoque une perte de 25 % de rendement par rapport à une bûche de bois d'humidité de 20 % et augmente les émissions polluantes. Pour le bois brûlé, il existe une liste de qualité NF bois de chauffage et France Bois Séché. Pour un appareil à granulés, il est recommandé de brûler des granulés de bois certifiés NF granulés de combustible. Cliquez sur CNPplus.

• Bien utiliser son appareil

L'allumage par le haut est la meilleure technique pour préserver l'environnement. Cette méthode produit moins de suie et de cendres, réduit encore les émissions de particules fines, assure une meilleure alimentation en air et prolonge la durée de la bûche.

• Entretien son équipement

Comme pour tout appareil de chauffage, il ne faut pas négliger son entretien. Il est donc nécessaire de procéder régulièrement au nettoyage de la vitre, du conduit, etc. L'entretien annuel passe par le remplacement des pièces d'usure et le nettoyage obligatoire qui doit être réalisé par un professionnel habilité et qui permet d'évaluer une auto-rétention de combustible de 7 à 30 %. Le Règlement Sanitaire Départemental Type (RSDT), en vigueur partout en France, impose de procéder à deux nettoyages par an, avec un dernier la veille de chauffe.

Le renouvellement d'appareils de chauffage au bois obéissent par ces équipements de qualité labellisés Flamme Verte, ainsi que le respect de quelques règles simples de fonctionnement, contribuent depuis plusieurs années (DPS à l'initiative de la qualité de l'air dans de nombreuses régions). Les appareils Flamme Verte bénéficient de subventions publiées sur le Crédit d'impôt Transition Écologique de la zone qu'ils sont soumis par un professionnel agréé. Pour tout savoir sur le Label Flamme Verte : www.flammeverte.org.

Tous droits réservés à l'éditeur



« CFWA » : dépasser les performances

poêle à bois

Un poêle à bois ne diffère de celui que par apparence et conception. Sa vitre chauffée et sa forme très efficace le rendent si agréable, mais très peu les autres pièces de la maison. Les systèmes innovants permettent de rompre le cycle de chauffage en récupérant le chaleur résiduelle du poêle au niveau du conduit et en le redistribuant aux autres pièces de la maison. Le poêle à bois peut ainsi servir pour chauffer plusieurs pièces, tout en évitant le surchauffe de l'espace de vie principal. L'énergie produite est ainsi pleinement rentabilisée.



Le CFWA récupère les calories résiduelles extraites du conduit et un poêle à bûches par un système de circulation, sans pour autant refroidir les fumées. Ce système est adaptable sur tous types de conduits, droits ou ébécés, et se fixe parfaitement dans la décoration intérieure. Avec son look épuré.



Le CFWA quant à lui, permet de récupérer la chaleur par une bouche de passage de air de manière judicieuse au niveau du poêle. L'air chaud est ainsi directement capté pour être redistribué dans les autres pièces.

CFBP 9753665400524



SOMMAIRE

1- STATISTIQUES Pages 1-7

- ▶ 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 Pages 8-11

- ▶ Campagne « butane ou propane ? »
- ▶ Loi de Finances rectificatives et Loi de Finances 2016 : les évolutions à noter dans la filière

3- EN BREF Pages 12-14

- ▶ CFBP & COP21 : en route pour demain

4 - PRESSE Pages 13-18

- ▶ Intervention de Joël Pedessac dans l'émission « Votre Maison » sur RMC RMC - 12 décembre 2015
- ▶ « Et le GPL, b..... ! »
- ▶ Auto Plus - 11 décembre 2015

1 STATISTIQUES (novembre & décembre 2015)

▶ DONNÉES CLIMATIQUES (1):

	Déc-2015	Déc-2014	Variation 2015/2014
Température moyenne	9°5	5°9	+3°6
Nombre de jours ouverts	22	22	0
Degrés-jours du mois	231,4	346,4	- 115
Coefficient de rigueur	0,629	0,942	- 0,313
Degrés-jours cumulés	1764,4	1603,3	+ 10%

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

▶ Chiffres-clés des GPL pour Décembre 2015

- > Total Ventes « vrac » décembre 2015 vs décembre 2014 : - 6,9 %
- > Total Ventes « conditionné » décembre 2015 vs décembre 2014 : - 5,5 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » décembre 2015 vs décembre 2014 : - 8,5 %

**Comité Français du
Butane et du Propane**

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

www.cfbp.fr

N° SIRET : 784 855 033 00063

► VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP - Novembre 2015

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Nov-2015	Nov-2014	Variation	Nov-2015	Nov-2014	Variation
BUTANE						
conditionné	20 781	20 706	0,4%	231 404	240 432	-3,8%
vrac	3 833	5 232	-26,7%	40 090	49 549	-19,1%
s/total Butane	24 614	25 938	-5,1%	271 494	289 981	-6,4%
PROPANE						
conditionné	8 782	8 447	4,0%	112 933	112 586	0,3%
Condi/carburant	5 073	4 830	5,0%	56 449	57 074	-1,1%
s/total conditionné	13 855	13 277	4,4%	169 382	169 660	-0,2%
Vrac carburant	2 587	2 365	9,4%	27 738	27 675	0,2%
Vrac 0/6 T	50 169	47 633	5,3%	502 118	466 567	7,6%
Vrac 6/12 T	11 059	10 559	4,7%	108 052	99 664	8,4%
Vrac 12/80 T	19 942	22 037	-9,5%	181 960	176 811	2,9%
Vrac 0/80 T	81 170	80 229	1,2%	792 130	743 042	6,6%
Vrac > 80 T	27 907	35 948	-22,4%	219 950	234 939	-6,4%
Réseau canalisé	4 411	4 446	-0,8%	48 365	41 366	16,9%
Sous-total vrac	116 075	122 988	-5,6%	1 088 183	1 047 022	3,9%
Sous-total propane	129 930	136 265	-4,6%	1 257 565	1 216 682	3,4%
GPLc / Stations	6 048	6 542	-7,6%	74 290	83 891	-11,4%
Total conditionné	34 636	33 983	1,9%	400 786	410 092	-2,3%
Total vrac	119 908	128 220	-6,5%	1 128 273	1 096 571	2,9%
TOTAL	160 592	168 745	-4,8%	1 603 349	1 590 554	0,8%
Dont carburant	13 708	13 737	-0,2%	158 477	168 640	-6,0%



► VENTES DE GPL EN France (en tonnes) : adhérents du CFBP – Décembre 2015

	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Déc - 2015	Déc - 2014	Variation	Déc - 2015	Déc - 2014	Variation
BUTANE						
conditionné	24 270	25 903	-6,3%	255 674	266 335	- 4,0%
vrac	2 864	3 729	-23,2%	42 954	53 278	- 19,4%
s/total Butane	27 134	29 632	-8,4%	298 628	319 613	-6,6%
PROPANE						
conditionné	9 797	10 417	-6,0%	122 730	123 003	-0,2%
Condi/carburant	4 995	5 033	-0,8%	61 444	62 107	-1,1%
s/total conditionné	14 792	15 450	-4,3%	184 174	185 110	-0,5%
Vrac carburant	2 489	2 488		30 227	30 163	0,2%
Vrac 0/6 T	71 755	73 323	-2,1%	573 873	539 890	6,3%
Vrac 6/12 T	14 713	17 016	-13,5%	122 765	116 680	5,2%
Vrac 12/80 T	22 442	24 817	-9,6%	204 402	201 628	1,4%
Vrac 0/80 T	108 910	115 156	-5,4%	901 040	858 198	5,0%
Vrac > 80 T	20 976	23 516	-10,8%	240 926	258 455	-6,8%
Réseau canalisé	6 661	7 603	-12,4%	55 026	48 969	12,4%
Sous-total vrac	139 036	148 763	-6,5%	1 227 219	1 195 785	2,6%
Sous-total propane	153 828	164 213	-6,3%	1 411 393	1 380 89	-11,2%
GPLc / Stations	6 733	7 355	-8,5%	81 023	91 246	2,2%
Total conditionné	39 062	41 353	-5,5%	439 848	451 445	-2,6%
Total vrac	141 900	152 492	-6,9%	1 270 173	1 249 063	1,7%
TOTAL	187 695	201 200	-6,7%	1 791 044	1 791 754	
Dont carburant	14 217	14 876	-4,4%	172 694	183 516	-5,9%



► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) Novembre 2015

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Nov-2015	Nov-2014	variation	Nov-2015	Nov-2014	variation
Alsace	8	5	+ 60%	51	60	- 15%
Aquitaine	34	32	+ 6%	259	281	- 8%
Auvergne	14	10	+ 40%	140	103	+ 36%
Basse-Normandie	26	32	- 19%	265	157	+ 69%
Bourgogne	21	16	+ 31%	118	118	+ 0%
Bretagne	40	41	- 2%	349	352	- 1%
Centre	43	77	- 44%	324	392	- 17%
Champagne-Ardenne	7	6	+ 17%	41	63	- 35%
Corse	4	1		14	7	+ 100%
Franche-Comté	24	22	+ 9%	151	200	- 25%
Haute-Normandie	33	14	+ 136%	219	165	+ 33%
Ile-de-France	18	15	+ 20%	113	159	- 29%
Languedoc-Roussillon	6	5	+ 20%	104	147	- 29%
Limousin	21	13	+ 62%	128	122	+ 5%
Lorraine	21	11	+ 91%	118	92	+ 28%
Midi-Pyrénées	26	21	+ 24%	162	262	- 38%
Nord-Pas-de-Calais	19	16	+ 19%	115	84	+ 37%
Pays de la Loire	36	55	- 35%	511	539	- 5%
Picardie	27	11	+ 145%	262	175	+ 50%
Poitou-Charentes	15	9	+ 67%	148	109	+ 36%
Provence-Alpes Côte d'Azur	30	139	- 78%	227	399	- 43%
Rhône-Alpes	113	71	+ 59%	887	634	+ 40%
TOTAL	586	622	- 6%	4706	4620	+ 2%

► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE (source : Qualigaz) Décembre 2015

Régions	MOIS			CUMUL ANNEE		
	Déc-2015	Déc-2014	variation	Déc-2015	Déc-2014	variation
Alsace	6	7	- 14%	57	67	- 15%
Aquitaine	39	31	+ 26%	298	312	- 4%
Auvergne	19	19	+ 0%	159	122	+ 30%
Basse-Normandie	13	25	- 48%	278	182	+ 53%
Bourgogne	24	13	+ 85%	142	131	+ 8%
Bretagne	20	30	- 33%	369	382	- 3%
Centre	32	44	- 27%	356	436	- 18%
Champagne-Ardenne	5	6	- 17%	46	69	- 33%
Corse	63	1		77	8	+ 863%
Franche-Comté	15	21	- 29%	166	221	- 25%
Haute-Normandie	19	30	- 37%	238	195	+ 22%
Ile-de-France	22	9	+ 144%	135	168	- 20%
Languedoc-Roussillon	18	7	+ 157%	122	154	- 21%
Limousin	11	11	+ 0%	139	133	+ 5%
Lorraine	11	13	- 15%	129	105	+ 23%
Midi-Pyrénées	37	23	+ 61%	199	285	- 30%
Nord-Pas-de-Calais	29	24	+ 21%	144	108	+ 33%
Pays de la Loire	32	79	- 59%	543	618	- 12%
Picardie	30	27	+ 11%	292	202	+ 45%
Poitou-Charentes	13	20	- 35%	161	129	+ 25%
Provence-Alpes Côte d'Azur	31	17	+ 82%	258	416	- 38%
Rhône-Alpes	61	57	+ 7%	948	691	+ 37%
TOTAL	550	514	+ 7%	5256	5134	+ 2%

► **VENTES DE VEHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ENERGIE (source : 3A) – Nov-Déc 2015**

Energies	Novembre				Cumul à fin Novembre			
	2015	2014	variation	PDM	2015	2014	variation	PDM
Gazole	82 689	85 077	- 2,8 %	55,0 %	97 167	1 048 312	-4,9 %	57,5 %
Essence	60 191	45 098	+ 33,5 %	40,0 %	664 306	534 419	+ 24,3 %	38,3 %
GPL	25	155	- 83,9 %	0,0 %	1 476	2 031	-27,3 %	0,1 %
Hybride	5 890	3807	+ 54,7 %	3,9 %	55 252	38 524	+ 43,4 %	3,2 %
Electrique	1 508	911	+ 65,5 %	1,0 %	15 044	8 917	+ 68,7 %	0,9 %
Superéthanol	18	11	- 63,6 %	0,0 %	165	232	- 28,9 %	0,0 %
GNV	8	8	0,0 %	0,0 %	91	77	+ 18,2 %	0,0 %
Autres	5		0,0 %	0,0 %	5	19	- 1 %	0,0 %
TOTAL	150 334	135 067	+ 11,3 %	100,0 %	1 733 506	1 632 531	6,2 %	100,0 %

Energies	Décembre				Cumul à fin Décembre			
	2015	2014	variation	PDM	2015	2014	variation	PDM
Gazole	99 957	93 346	+ 1,6 %	54,4 %	1 097 124	1 146 658	- 4,3 %	57,2 %
Essence	75 068	58 508	+ 28,3 %	40,9 %	739 374	592 927	+ 24,7 %	38,6 %
GPL	22	201	- 89,1 %	0,0 %	1 498	2 232	- 32,9 %	0,1 %
Hybride	6 367	4 619	+ 37,8 %	3,5 %	61 619	43 143	+ 42,8 %	3,2 %
Electrique	2 224	1 644	+ 35,3 %	1,2 %	17 268	10 561	63,5 %	0,9 %
Superéthanol	67	22	+ 204,5 %	0,0 %	232	254	- 8,7 %	0,0 %
GNV	10	14	- 28,6 %	0,0 %	101	91	+ 11,0 %	0,0 %
Autres	5		0,0 %	0,0 %	10	19	0 %	0,0 %
TOTAL	183 720	163 354	+ 12,5 %	100 %	1 917 226	1 795 885	6,8 %	100,0 %

► **BAROMETRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne novembre et décembre 2015 (*)**



(*) 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

	Septembre 2015	Octobre 2015	Novembre 2015	Décembre 2015
Nombre total de visites sur le site	20 963	24 926	22 285	20 407
Top 5 des points d'entrée sur le site				
1- Accueil	25,7 %	23,3 %	24,2 %	2,6 %
2- Carte stations GPL/CFBP	9,6 %	9,9 %	8,0 %	9,4 %
3- Caractéristiques générales des GPL	7,6 %	6,9 %	9,0 %	8,6 %
4- FAQ				
4- Réseau des stations				
4- Offre véhicules GPL neufs	5,0 %	8,0 %	5,4 %	1,4 %
5- Réseau des stations				
5- Atouts du GPL carburant	4,8 %	5,0 %	4,6 %	0,9 %

► Campagne « Butane ou propane ? »

Butane ou propane ? Lancement de la campagne pour aider le consommateur à bien choisir

Le CFBP lance, en février, une campagne visant à éviter toute confusion entre une bouteille de butane et une bouteille de propane.

Cette campagne fait suite à un incident dont a été victime un usager qui avait branché dans sa cuisine une bouteille de propane au lieu d'une bouteille de butane. Le jugement en cassation qui en résulte conclut que la bouteille utilisée est un produit défectueux au sens de l'article 1386-4 du Code Civil. Le jugement déclare le producteur de la bouteille responsable des dommages causés, sans pouvoir se prévaloir de la faute de la victime prévue à l'article 1386-13 du même code.

Afin de prévenir ce type d'incident, le CFBP déploie une campagne informative dans tous les points de vente français.

La campagne se compose :

- d'un courrier informatif distribué à tous les points de vente ;
- d'éléments de signalétique (affiche, stickers) à disposer en évidence sur chaque lieu de vente afin d'attirer l'attention de l'utilisateur sur le choix de la bouteille adéquate ;



- d'une notice qui réunit les informations essentielles sur les bouteilles de butane et propane (composition, stockage et usages domestiques, branchement et règles de sécurité) et permettent au vendeur d'informer l'utilisateur sur des conditions d'utilisation sûres et optimales.



e.coquin@cfbp.fr

► Loi de Finances rectificatives 2015 & Loi de Finances 2016 : les évolutions à noter pour notre filière

Le projet de loi de finances rectificatives (PLFR) 2015 et le projet de loi de finances (PLF) 2016 ont été adoptés en lecture définitive le 17 décembre à l'Assemblée nationale.

Parmi les points à noter en particulier :

1/ Fiscalité des énergies (Loi de finances rectificatives 2015)

- Exemption maintenue pour le butane et le propane utilisés comme combustible :

Malgré le dépôt de deux amendements (poussés par la filière GNL) pour assujettir le butane et le propane à la TICPE, ceux-ci en restent exemptés.

Motif des amendements : l'exemption entraîne une distorsion de compétitivité.

Si cette proposition a reçu un avis défavorable de la part du gouvernement, une attention particulière devra être portée lors des prochaines discussions relatives à la fiscalité.

- Augmentation des taxes sur les énergies fossiles

Cette augmentation s'inscrit dans le cadre des dispositions prises dans le cadre de la loi sur la transition énergétique et en particulier, celles relatives à la contribution climat-énergie (CCE).

Le PLFR2015 précise ainsi la trajectoire de la [CCE](#) (intégrée à la TIC).

Le montant de la CCE est fixé à **30,50 €/t CO2 en 2017 (soit une hausse de 8,50 € par rapport à 2016)**.

La [loi de transition énergétique](#) avait fixé une valeur de 56 € en 2020 et de 100 € en 2030 mais sans préciser la trajectoire entre 2016 et 2020.

- Révision de la fiscalité des carburants :

L'alignement de la fiscalité gazole/essence est amorcé :

La TICPE appliquée au gazole passera de 46.82€ à 49.81€/hl (soit +3 c/l) et celle du SSP 95 de 62.41 à 64.12€/hl (+1.7 c/l).

Parallèlement, **la fiscalité du SP95-E10 est réduite de 2 centimes et s'élève à 62.12€/hl. L'objectif du Gouvernement est d'accroître l'avantage prix pour le SP-E10.**

L'amendement porté par le CFBP a permis de réduire l'augmentation de la TICPE initialement prévue pour le GPL utilisé comme carburant:

- le nouveau montant de la TICPE est fixé pour le GPL (carburant) à **13,97 euros. (au lieu de 15,24€)** comme initialement proposé dans la première version du PLF puis PLFR
 - La TICPE appliquée au GPL (carburant) augmente donc par rapport à 2015 mais dans des proportions moins importantes que prévues.
- L'article 11 complète le tableau des douanes pour **l'année 2017** et fixe pour le GPL la taxe à **16,5 €**.
 - Ici encore, la valeur de la TICPE est moins importante que celle prévue qui s'élevait à 17,77 €. Toutefois, cette valeur devra être encore réduite et une nouvelle action devra être menée pour préserver l'écart de fiscalité entre l'essence et le GPL et conserver ainsi l'avantage incitatif.



- Propositions qui n'ont pas abouti

- TVS : Proposition de la filière GPL d'étendre l'exemption temporaire (2 ans) de TVS des véhicules hybrides aux véhicules GPL/GNV. Cette proposition sera à nouveau portée en 2017.
- TVA : Maintien de l'avantage diesel et rejet de la proposition de déductibilité de TVA appliquée aux véhicules essence
- En première lecture, les députés avaient adopté un amendement visant à élargir aux véhicules à essence la déductibilité de TVA dont profitent les véhicules diesel. Mais le Sénat a supprimé ces dispositions vendredi 11 décembre et l'Assemblée a confirmé cette suppression.
- Le Gouvernement, par la voix du secrétaire d'Etat au budget, s'est en effet dit défavorable aux différents amendements proposés qui visaient à rendre déductible la TVA sur l'essence. "Il ne s'agit pas là d'une question budgétaire (...) mais d'une question économique et d'emploi", a indiqué Christian Eckert.

- Autres mesures à noter :

Création d'un compte d'affectation spéciale "transition énergétique" (art. 5)

Cet article, qui doit être lu en lien avec l'article 14, crée un compte d'affectation spéciale dédié au financement de la transition énergétique, dont les recettes seront issues de la fiscalité énergétique. Une fraction des taxes intérieures de consommation sur les énergies fossiles (gaz naturel, charbon, carburants) est en effet affectée au compte.

Premiers axes de réforme de la CSPE

Pour mémoire, la contribution aux charges de service public de l'électricité (CSPE) est payée par le consommateur d'électricité. Elle permet notamment de financer :

- la péréquation tarifaire entre la métropole continentale et les départements d'outre-mer et la Corse,
- les tarifs sociaux de l'électricité
- et également le développement des énergies renouvelables électriques et de la cogénération.

Axes de la réforme :

1/ Basculement de la CSPE vers la TICFE

Pour assurer sa conformité avec le droit de l'Union européenne, le financement du service public de l'électricité basculera vers la taxe intérieure de consommation finale d'électricité (TICFE). Le Gouvernement propose d'inscrire sur le budget de l'État les recettes et les emplois de la CSPE. Les dépenses relatives au service public de l'électricité seront ainsi soumises à un vote annuel du Parlement afin d'assurer un meilleur contrôle des charges qu'elle finance et une plus grande transparence sur l'emploi de ces crédits.

2/ Limitation des charges couvertes par la CSPE

Une partie des charges actuellement financées par la CSPE, telles que la péréquation territoriale ou le budget du médiateur de l'énergie, ne relèvent pas directement de la politique de transition énergétique. Elles quittent donc l'assiette de la CSPE pour être intégrées au budget général durable » dont les crédits seront inscrits en 2016.

Pour rappel, la partie de la réforme de la CSPE qui visait à élargir l'assiette d'application de la CSPE au gaz et aux carburants a été repoussée en 2017, comme indiqué le mois dernier par le ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Énergie.

2/ Economies d'énergie et efficacité énergétique (PLF 2016)

- Prorogation du CITE et évolution du dispositif :

- Le CITE est prorogé jusqu'au 31 décembre 2016.
- La loi prévoit une modification du dispositif afin, selon le Gouvernement, d'éviter les détournements qui ont pu être constatés dans certains cas.
- Le CITE est étendu, par le biais d'un amendement soutenu par le gouvernement, aux équipements mixtes photovoltaïque/thermique sous couvert de « mesures anti-abus ».
- Les dispositions adoptées visent aussi à s'assurer que le CITE incite à l'acquisition des matériels les plus performants (chaudières) et d'en éviter le cumul avec d'autres formes de soutien public pour les équipements de production d'électricité à partir de l'énergie éolienne, indique le Gouvernement.
- Le bénéfice du CITE est conditionné à une visite du logement, préalablement à l'établissement du devis, par l'entreprise "reconnue garante de l'environnement" (RGE) réalisant les travaux d'installations et de pose.



- **Renforcement et prolongation de l'éco-PTZ jusqu'en 2018 (art. 108)**

Le dispositif de l'éco-prêt à taux zéro (éco-PTZ) est prorogé jusqu'au 31 décembre 2018.

Le dispositif permettra désormais :

- de financer les travaux de performance énergétique réalisés par des ménages bénéficiant par ailleurs des aides de l'Agence nationale de l'habitat (Anah).
- à un ménage ayant bénéficié d'un éco-PTZ et qui n'a pas consommé la totalité de la somme, de pouvoir utiliser le reliquat pour réaliser des travaux éligibles dans le même logement dans un délai de trois ans.
- de pouvoir réaliser les travaux sur une durée de 3 ans maximum et non plus deux ans
- de pouvoir être couplé [avec une demande de prêt](#) destinée à financer l'acquisition du logement dans lequel les travaux de rénovation énergétique sont envisagés.

e.coquin@cfbp.fr



3 En Bref

► CFBP & COP21 : en route pour demain

Lors de la COP21, et plus particulièrement lors du dispositif multi acteurs *Solutions COP21* visant à valoriser les solutions pour le climat qui se tenait au Grand Palais du 4 au 10 décembre 2015, le CFBP présentait, aux côtés de l'AFG et de 5 autres de ses membres, les innovations et atouts de l'industrie gazière au service du climat.



I. Retour sur l'accord de Paris :

Les points clés

Ratifié le 12 décembre 2015, l'accord de Paris met en lumière les engagements fondamentaux de la communauté internationale :

- Limiter la hausse des températures « bien en-deçà de 2°C » et « poursuivre les efforts pour limiter la hausse de la température à 1,5°C au-dessus des niveaux préindustriels ». À plus long terme, l'objectif est de parvenir à « un équilibre » entre les émissions d'origine anthropique et leur absorption par des puits de carbone ;
- Engager un effort « sur la base de l'équité » et du respect des « responsabilités communes mais différenciées » en fonction de la richesse et de la responsabilité historique de chaque pays dans le changement climatique. Ainsi, les pays développés s'engagent à verser 100 milliards de dollars aux pays en développement afin de les aider à faire face aux conséquences du dérèglement climatique – somme « plancher » qui appelle à être relevée « au plus tard en 2025 » ;
- Réviser les engagements de l'accord de Paris tous les cinq ans, soit dès 2025.

Les zones floues

Le projet d'accord reste cependant flou sur divers points :

- Pertes et dommages : si l'accord fixe l'importance de « prévenir, minimiser et aborder les pertes et dommages associés aux effets négatifs du changement climatique, incluant les événements météorologiques extrêmes [...] et les événements à évolution lente [...], il exclut toute responsabilité ou compensation des pays du Nord à l'égard des pays du Sud, préconisant « la compréhension, l'action et le soutien » des pays entre eux ;
- Long terme : l'objectif de long terme en matière de réduction des émissions demeure, selon la Fondation Nicolas Hulot, « trop flou, sans chiffre ni référence aux énergies renouvelables » ;
- Révision de 2025 : cette date est jugée trop tardive par les ONG. 80 pays en développement, dont les pays européens, les Etats Unis ou encore le Brésil et constitueraient une coalition chargée d'engager une première révision dès 2020 ;

[...]

- Financements : les financements pour l'adaptation après 2020 des pays en développement ne sont pas renforcés
- Prix du carbone : toute référence au « prix du carbone » a été occultée
- Émissions aviation/transport maritime : le texte ne comporte aucune mention des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation et du transport maritime international, représentant à eux seuls 8% des émissions mondiales

Pour entrer en vigueur en 2020, l'accord de Paris doit maintenant être ratifié, accepté ou approuvé par au moins 55 pays représentant au moins 55% des émissions mondiales de gaz à effets de serre, entre 2016 et 2017. Un premier bilan sur les contributions de chaque Etat en matière de de réduction des émissions de gaz à effet de serre doit être établi en 2018, et les COP se poursuivent avec la 22^e conférence climatique en décembre prochain à Marrakech.

II. Le CFBP au Salon Solutions COP21 : entre conférences et exposition

Ayant accueilli 42000 visiteurs, plus de 350 conférences, une « nuit de l'innovation », un « forum de l'emploi dans l'économie verte » ainsi qu'un grand nombre d'œuvres artistiques, projections de films et animations pédagogiques, le Salon *Solutions COP21* a permis à plus de 500 associations de se mobiliser autour des enjeux de dérèglement climatique et de pollution de l'air.

Parmi elles, le CFBP a présenté les atouts de l'énergie GPL et du GPL en tant que solution alternative pour une mobilité durable :

- au sein de l'espace exposition, où il a exposé sa FIAT 500 fonctionnant au GPL ;
- dans deux conférences intitulées « Le gaz, des solutions pour le climat » et « La mobilité de demain passera par le gaz »



Les aspects disponible, économique, et environnemental du GPL y ont été mis en avant : émettant moins de CO2 et peu de Nox et particules, reconnu par l'Union Européenne et la France comme carburant alternatif, le GPL figure parmi les solutions environnementales contribuant à l'amélioration de la qualité de l'air.

L'arrivée imminente du BioGPL - GPL d'origine renouvelable -, a également été présentée comme solution prometteuse en termes de réduction des émissions de CO2 et de polluants atmosphériques.



[...]



In fine, avec plus de 36000 mentions sur les réseaux sociaux, plus de 8 00 journalistes et média comme la visite de personnalités telles que François Hollande, Arnold Schwarzenegger, le Prince Albert II de Monaco, Nicolas Hulot, Matthieu Ricard, Paul Watson, Pierre Gattaz ou encore Vandana Shiva, le Salon *Solutions COP21* a tenu ses promesses : d'après une étude de l'IFOP (Institut Français d'Opinion Publique) :

- 81% des visiteurs détiennent désormais une meilleure information sur les solutions climat ;
- 93% des visiteurs déclarent être désormais conscients qu'il existe des solutions en faveur du climat à leur portée ;
- 74% des visiteurs se sont engagés à modifier leurs habitudes et leurs comportements pour limiter leur impact sur le climat.

Ainsi, le recyclage, la location de biens de consommation et les économies d'énergie dans les logements comme les transports écologiques figurent parmi les résolutions-phare de chacun.

e.coquin@cfbp.fr



4 DANS LA PRESSE

> Intervention de Joël Pedessac dans l'émission « *Votre Maison* » sur RMC RMC, « *Votre Maison* » - 12 décembre 2015

Le 12 décembre dernier, Joël Pedessac, Directeur Général du CFBP, est l'invité de l'émission « *Votre maison* » sur RMC, en compagnie d'Eric Lestanguet, Directeur d'Engie Home Services et de David Violan, Directeur Commercial de la société Dovre.

Sujet : le chauffage au gaz en France.

Le gaz étant à l'heure actuelle l'énergie dominante pour se chauffer en France, François Sorel et Christian Pessey, présentateurs de l'émission, convient leurs invités à partager leurs points de vue et expertises concernant le chauffage au gaz sous toutes ses formes.

Dans ce cadre, Joël Pedessac s'exprime en faveur du propane, qui permet d'approvisionner les zones non couvertes par les réseaux de gaz naturel. Extrait :



- **Christian Pessey :** Quelles sont les solutions ? On a vu aussi qu'il y avait des systèmes où maintenant on peut alimenter en propane-butane des communautés entières, c'est-à-dire des villages entiers. [...]
- **Joël Pedessac :** Le gaz propane, c'est effectivement plutôt le gaz des communes rurales. Il y a 9000 communes qui ont du gaz naturel sur les 36000 (ça veut dire qu'il y en a beaucoup), et 24000 qui n'ont pas le gaz naturel. C'est là que le propane a son terrain de prédilection. Quand il n'y a pas de réseau de gaz naturel, vous pouvez en effet vous chauffer au propane avec une citerne. Il y a également des réseaux de gaz propane qui se développent dans les communes non desservies en gaz naturel. Aujourd'hui, on compte 200 communes en France dotées de ces réseaux de propane.
- **Christian Pessey :** 200 communes, ces n'est pas beaucoup.
- **Joël Pedessac :** Ce n'est pas beaucoup mais on a le droit de le faire depuis une petite dizaine d'années seulement. Il a fallu apprendre et investir, ce qui prend effectivement un peu de temps.
- **Christian Pessey :** Mais là, on est quand même dans des prix beaucoup plus chers. [...]
- **Joël Pedessac :** Le propane est effectivement plus cher que le gaz naturel en réseau, quand il est livré dans une citerne, parce que là, il faut mettre une citerne pour chaque client. A chaque fois, il faut apporter le gaz vers le client et donc il faut payer quelqu'un avec un camion pour amener le gaz.
- **Christian Pessey :** Et c'est pareil pour le fioul, ça ?
- **Joël Pedessac :** C'est la même chose que pour le fioul, mais comme la citerne est destinée à contenir du gaz, elle est plus chère. En général, elle n'est pas à la charge du client directement : elle est louée, mise à disposition. Le prix de mise à disposition des citernes enterrées oscille entre 15-20 euros par mois. [...] Ça veut dire que contrairement au fioul, le client n'a pas d'avance à faire : c'est payé par le distributeur de gaz comme en gaz naturel.

[...]

- **Christian Pessey** : Ma prochaine question va porter sur le chauffage d'appoint. A priori, on pense tout de suite aux bouteilles de gaz. Est-ce que c'est encore un marché qui existe, Joël Pedessac ? Ces poêles butane catalysent aussitôt en flamme directe ? On s'y perd un peu. Est-ce que ce n'est pas un peu passé de mode tout ça ?
- **Joël Pedessac** : Passé de mode, je ne sais pas : il y a toujours des gens qui ont besoin de chauffage d'appoint dans une résidence secondaire
- **François Sorel** : Ah c'est très efficace, c'est vrai.
- **Joël Pedessac** : Ça marche très bien.
- **Christian Pessey** : Elles pèsent moins lourd maintenant, il y a des petits formats.
- **Joël Pedessac** : Il y a des 6 kilos, des 13 kilos, des 35 kilos. C'est très modulaire et ça permet de mettre un point de confort à l'endroit où on n'en avait pas forcément, et sans avoir un fil à la patte comme un fil électrique, par exemple.



e.coquin@cfbp.fr



