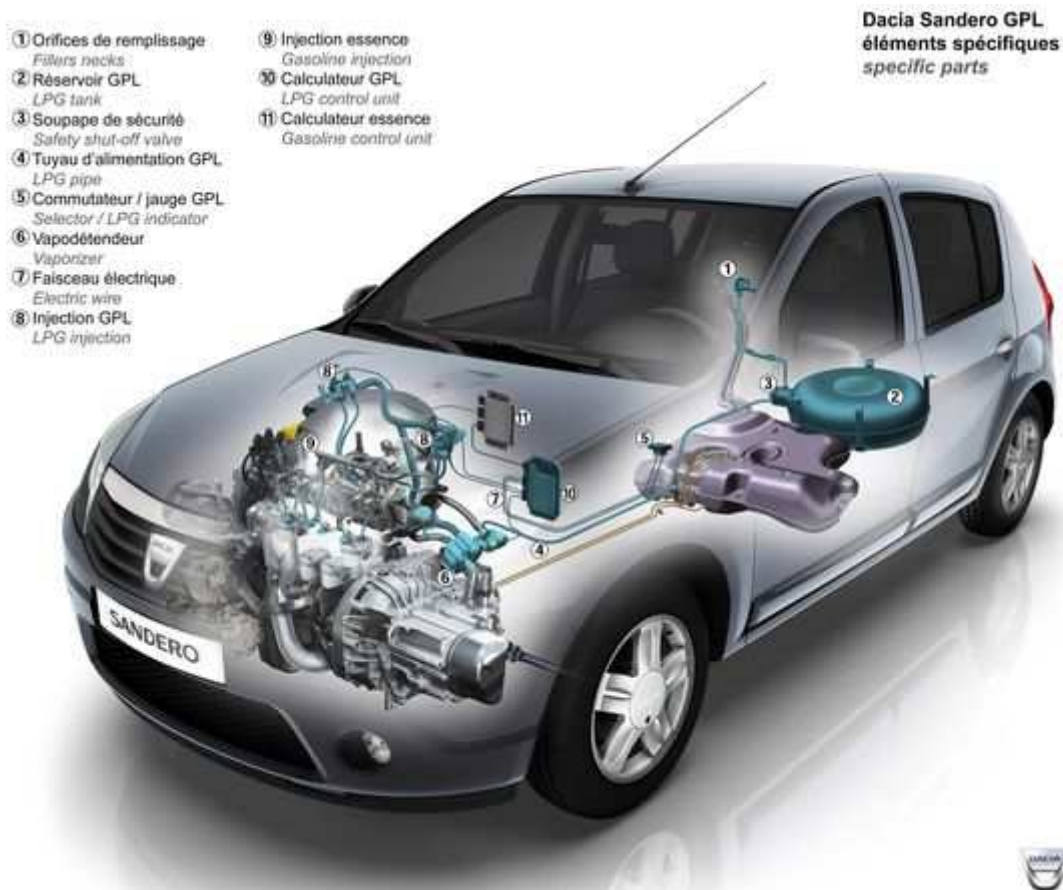


Pas de printemps pour le GPL

Le Monde.fr | 28.01.2015 à 09h53 • Mis à jour le 28.01.2015 à 09h54 |

Par **Jean-Michel Normand** (/journaliste/jean-michel-normand/)

Ce carburant « écologique » et deux fois moins cher que l'essence pourrait profiter de la récente hausse des prix du diesel. Mais, plus gourmand que l'essence, et pas plus avantageux fiscalement, il reste à la traîne...



Dacia, filiale Low-cost de Renault, a misé sur le GPL avec sa berline Sandero équipée d'un moteur en bicarburation (fonctionnant à l'essence et au GPL). | C. Cugny/Dacia

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'alourdissement de quatre centimes d'euros par litre imposé au diesel (http://www.lesechos.fr/journal20141230/lec1_france/0204044013450-la-chute-du-prix-du-baril-va-masquer-la-hausse-de-la-fiscalite-sur-les-carburants-1078979.php) devrait pourtant ouvrir des perspectives de rebond à ce combustible, mélange de butane et de propane, qui émet peu de CO₂, encore moins de NOX (oxydes d'azote) (<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Oxydes-d-azote-NOx.html>) 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 roues. 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.

LA DIFFICILE CONVERSION DES FRANÇAIS

Au Comité français du butane et du propane (CFBT), (<http://www.cfbp.fr/>) 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 2 600 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 deux 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.

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 2009, GRÂCE À LA PRIME À
L'ACHAT D'UN GPL, LES
IMMATRICULATIONS DE CES
MODÈLES SONT PASSÉES DE
2 600 À
25 000 PAR AN. ET À
75 500 EN 2010.**

En 2014, les ventes n'ont pas excédé 2 232 malgré les ristournes, voire la gratuité de 50 % 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 certains parkings.

A 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 4x4 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.

IDÉAL POUR LES « GROS ROULEURS »

Sur un parcours intégralement urbain, la consommation frisait 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, imposé à l'achat du Duster GPL (146 g de CO₂ au km), disponible à partir de 11 990 euros. Dommage que cette motorisation soit bruyante et que le modèle soit franchement dépouillé en équipements (pas d'ordinateur 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 Dacia, ainsi que la Renault Clio recevront une adaptation plus moderne du petit trois-cylindres essence de Renault.

Les obstacles mis à la diffusion du GPL, carburant peu polluant mais privé d'une taxation réellement incitative, renvoient au profond déséquilibre qui caractérise les fiscalités française et européenne, obnubilées par la réduction des émissions de CO₂. Une priorité louable mais qui relègue 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 NOX.

[\(/journaliste/jean-michel-normand/\)](#) **Jean-Michel Normand** [\(/journaliste](#)

Suivre

[/jean-michel-normand/\)](#)

Journaliste au Monde

