



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

GPL

Question écrite n° 25468

Texte de la question

M. Éric Alauzet attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur l'abandon de la filière GPL au profit des véhicules hybrides et électriques. La disparition de cette motorisation GPL est regrettable à plus d'un titre. En effet, outre son prix attractif à la pompe, le GPL est un carburant bien moins polluant que l'essence ou le diesel, qui s'avèrent pour leur part bien plus néfastes en termes de rejets de CO₂ et d'émission de particules fines en suspension dans l'atmosphère. Cette disparition semble directement corrélée à la suppression, depuis le 1er janvier 2011, du bonus écologique de 2 000 euros qui avait permis le développement des ventes de véhicules GPL neufs depuis mi-2009. Cette suppression a porté un coup d'arrêt à la filière GPL, car les automobilistes ne pouvant plus bénéficier de cette aide à l'achat ont reporté leur choix vers des modèles moins coûteux, entraînant une moindre demande, et donc une offre amoindrie des fabricants automobiles. Aujourd'hui, il est impossible d'acheter une voiture fabriquée en France équipée d'un moteur GPL. Or compte tenu des dernières études prouvant le caractère cancérigène des moteurs diesel, notamment du fait de l'émission de ces particules fines qui sont responsables de 42 000 morts par an en France, force est de s'interroger sur l'opportunité de la suppression du bonus écologique sur le GPL. Cet avantage tarifaire à l'achat avait permis de soutenir cette énergie alternative moins polluante, d'encourager à la diversification énergétique du secteur automobile et à l'adoption de véhicules moins émetteurs de CO₂ et moins polluants. Cette évolution est regrettable, car si les véhicules hybrides et électriques prouvent un intérêt certain et un développement prometteur, ils ne répondent pas encore à l'ensemble des conditions qui définissent les critères de choix des automobilistes en termes de motorisation. Pour un automobiliste vivant en milieu rural souhaitant limiter son impact en termes de pollution de l'air, le GPL reste une solution plébiscitée ; malheureusement, il ne peut conjuguer ses critères de choix : acheter français et polluer moins. Il lui demande comment il envisage de revenir sur les choix effectués par le précédent gouvernement, et quelles mesures il entend adopter pour réformer le bonus écologique afin de soutenir le marché des énergies alternatives en France, et notamment du GPL.

Texte de la réponse

Le gaz de pétrole liquéfié carburant (GPLc) n'est pas un carburant renouvelable mais il fait partie des carburants alternatifs. Son utilisation permet de contribuer à la réduction des émissions de polluants ainsi qu'à la diversification du mix énergétique. Jusqu'à fin 2010, les véhicules fonctionnant au GPL étaient assujettis à un barème spécifique. Ils bénéficiaient d'une prime de 2 000 €, sous réserve que leurs émissions de CO₂/km soient inférieures ou égales à 135 g/km. Pour un même niveau d'émissions, les autres véhicules bénéficiaient d'un bonus de 100 €, 500 € ou 1 000 €. Ce barème spécifique a permis, entre 2008 et 2010, de multiplier les ventes : le nombre de véhicules fonctionnant au GPL et bénéficiant du bonus est passé de 500 en 2008 à 25 000 en 2009 et plus de 74 500 en 2010 (soit plus de 3,25 % des véhicules neufs immatriculés cette année-là). Sur le plan environnemental, les polluants présentant un impact sur la santé et sur l'environnement font l'objet d'une réglementation toujours plus exigeante (normes Euro). L'amélioration de ces normes d'émissions a

significativement réduit les écarts entre véhicules fonctionnant à l'essence, au gazole ou au GPL. Concernant les émissions de CO₂, les gains environnementaux d'un véhicule GPL sont proches de zéro par rapport à un véhicule essence ou diesel. L'avantage comparatif du GPL par rapport aux véhicules essence et diesel neufs paraît donc aujourd'hui très limité. Sur le plan fiscal, le carburant GPLc bénéficie aujourd'hui d'une taxe intérieure à la consommation au taux réduit de 10,76 €/100 kg. Cet avantage fiscal fait du GPLc le carburant liquide le moins cher du marché, et permet un gain estimé entre 6 000 et 7 000 € pour une utilisation de 150 000 km. De plus, une exonération totale ou partielle de la taxe proportionnelle sur les certificats d'immatriculation peut être accordée selon les régions sur ces types de véhicules. Hors prime à l'achat spécifique, l'achat ou la transformation d'un véhicule GPL reste donc une opération rentable. Au regard des faibles avantages environnementaux comparés des véhicules GPL et des avantages fiscaux dont bénéficient déjà le carburant GPLc, l'octroi d'une prime à l'achat dans le cadre d'un barème spécifique du bonus malus ne semble donc plus justifié.

Données clés

Auteur : [M. Éric Alauzet](#)

Circonscription : Doubs (2^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 25468

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Écologie, développement durable et énergie

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [30 avril 2013](#), page 4690

Réponse publiée au JO le : [27 mai 2014](#), page 4283