



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

distribution

Question écrite n° 20334

Texte de la question

M. Jean-Marie Aubron attire l'attention de Mme la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement sur la difficulté pour les propriétaires de voitures fonctionnant au gaz de trouver des stations de distribution servants du GPL. Cette rareté entraîne une réticence du consommateur à s'équiper de voitures utilisant ce mode d'énergie reconnue pour sa moindre nocivité pour l'environnement, notamment en milieu urbain. C'est pourquoi, il lui demande si des mesures incitatives à une plus large distribution de ce combustible ne pourraient être mises à l'étude.

Texte de la réponse

La ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement a pris connaissance, avec intérêt, de la question concernant le carburant GPL (gaz de pétrole liquéfié). Cette filière se développe rapidement, comme le confirment les statistiques concernant le nombre de véhicules, le nombre de stations-service équipées, ainsi que le volume de gaz consommé. Près de 900 stations service ont distribué 90 000 tonnes de GPL en 1997, pour 70 000 véhicules équipés. Les constructeurs automobiles proposent aujourd'hui la quasi-totalité de leur gamme en version bicarburant équipée d'origine, ce qui n'entraîne plus les frais supplémentaires de réimmatriculation. Les prévisions pour 1998 portaient sur plus de 300 stations nouvelles. 150 000 tonnes distribuées et 120 000 véhicules en service dont 40 000 équipés d'origine en bicarburant mis en circulation dans l'année. Cette évolution tient pour partie aux différentes mesures incitatives mises en place en vue de favoriser le développement des véhicules moins polluants dont ceux fonctionnant au GPL. Ainsi la réglementation applicable aux stations de distribution GPL au titre de la législation pour les installations classées pour la protection de l'environnement a été modernisée et précisée par arrêté ministériel du 24 août 1998. L'implantation de nouvelles stations devrait en être facilitée, tout en respectant des contraintes de sécurité élevées, dès lors qu'il est manifeste que le développement de l'utilisation du GPL n'est possible que si les risques que ce carburant peut entraîner sont correctement maîtrisés. Il est également utile de préciser que les délais de procédure administrative préalable à l'installation d'une pompe GPL peuvent paraître longs mais que les coûts de la procédure elle-même sont limités aux seuls frais de constitution de dossier. Par ailleurs, la loi de finances pour 1998 a très largement renforcé le dispositif incitatif instauré par la loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie : recherche d'une plus grande neutralité de la fiscalité sur les carburants (suppression de la déductibilité partielle de TVA sur le gazole pour les véhicules utilitaires) et ciblage des avantages fiscaux sur les véhicules et les carburants les moins polluants (déductibilité totale de la TVA et abaissement du tarif de la TIPP applicable au GPL). Elle a également introduit la possibilité d'exonération de la totalité ou de la moitié du prix de la vignette pour les véhicules GPL. Trente-deux départements ont pris une décision en ce sens pour la vignette 1999, dont seize en faveur d'une exonération totale. La loi de finances pour 1999 étend aux véhicules fonctionnant en bicarburant la possibilité d'amortissement exceptionnel sur douze mois qui était jusqu'à présent réservée aux véhicules fonctionnant exclusivement au gaz de pétrole liquéfié. L'avantage fiscal accordé au GPL carburant vient de plus d'être encore accru par rapport au diesel notamment, par un relèvement progressif de la TIPP applicable à ce dernier et un abaissement simultané au niveau du seuil communautaire de

la taxe applicable au GPL. Elle donne également la possibilité aux conseils régionaux d'exonérer, totalement ou à 50 % les véhicules au gaz de la taxe d'immatriculation (carte grise). De plus, une identification spécifique (pastille verte) a été accordée à compter du 17 août 1998 aux véhicules les moins polluants, notamment ceux fonctionnant au GPL. Cette identification leur permettra de bénéficier, à l'initiative de l'Etat et des collectivités locales, de conditions de circulation ou de stationnement privilégiées. Elle constituera ainsi un nouvel outil de promotion de ce type de véhicules. Enfin, le surcoût à l'achat d'un véhicule GPL ne semble pas aujourd'hui constituer un obstacle majeur à son développement. Compte-tenu du coût avantageux du carburant, ce surcoût peut en effet être amorti sur 40 000 kilomètres environ. Les frais d'entretien d'un véhicule GPL paraissent par ailleurs être plutôt moins élevés que pour un véhicule essence ou diesel.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Marie Aubron](#)

Circonscription : Moselle (8^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 20334

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : aménagement du territoire et environnement

Ministère attributaire : aménagement du territoire et environnement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 19 octobre 1998, page 5631

Réponse publiée le : 26 avril 1999, page 2484