



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

GPL

Question écrite n° 20913

Texte de la question

M. Bernard Derosier attire l'attention de Mme la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement sur l'opportunité de prendre des mesures en faveur du GPL et, de façon générale, des carburants non polluants. En effet, le coût à l'achat de véhicules non polluants comme ceux roulant au GPL reste encore très élevé. Cela constitue un frein pour le consommateur soucieux de l'environnement et de l'air qu'il respire, de même que les difficultés d'approvisionnement en GPL, liées au nombre insuffisant de pompes distribuant ce type de carburant. Aussi, pourquoi ne pas envisager de lever l'ensemble de ces freins, alors même que le prix du GPL demeure très bas ? Il lui demande donc de bien vouloir lui préciser les mesures qu'elle entend, dans ce cadre, proposer.

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 bicaburation 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 bicaburation mis en circulation dans l'année. Cette évolution tient pour partie aux différentes mesures incitatives mises en place récemment en vue de favoriser le développement des véhicules moins polluants dont ceux fonctionnant au GPL. 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 la 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 d'ores et déjà 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 bicaburation 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 dans ce cadre d'être encore accru par rapport au diesel notamment, par un relèvement progressif de la TIPP applicable à ce dernier et un abaissement simultané de celle 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). Par ailleurs, 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. De plus, 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 un 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. 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. Bernard Derosier](#)

Circonscription : Nord (2^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 20913

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 : 2 novembre 1998, page 5961

Réponse publiée le : 29 mars 1999, page 1865