



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

GPL

Question écrite n° 40600

Texte de la question

M. Jean-Marc Roubaud appelle l'attention de M. le ministre de l'écologie et du développement durable sur les véhicules au GPL. Les ventes de véhicules neufs au GPL ont chuté l'an dernier de 22 % ; l'avenir même de la filière semble compromis. Or une étude comparative sur les performances écologiques des trois types de carburants montre que le GPL émet vingt fois moins d'oxyde d'azote que le Diesel et dix fois moins que l'essence. De plus, le GPL n'émet pas de particules comme le GNV, qui s'infiltrent en profondeur dans les voies respiratoires et causent des maladies comme l'asthme. Le bilan concernant le CO₂ est plus mitigé : un véhicule au GPL émet en moyenne 10 % de CO₂ de moins qu'un véhicule à essence, mais 3,4 % de plus qu'un Diesel. Cependant, un potentiel important d'amélioration existe sur le plan technologique. Il lui demande donc s'il envisage de prendre des mesures afin de promouvoir les véhicules au GPL.

Texte de la réponse

Le ministre de l'écologie et du développement durable a pris connaissance, avec intérêt, de la question relative au développement de la filière GPL-carburant. L'amélioration de la qualité de l'air constitue une des priorités du gouvernement français, qui, dans cet objectif, a mis en place en décembre 2003 une commission interministérielle pour les véhicules propres et économes en énergie dont l'objet est l'élaboration de propositions de mesures visant à réduire les émissions atmosphériques liées aux transports. Cependant, il convient de rappeler que, grâce aux efforts consentis non seulement par l'industrie automobile, mais aussi par l'industrie pétrolière, et ce malgré la hausse de la demande des transports, les émissions de polluants locaux sont déjà l'objet de fortes réductions. Sur la période 1990-2002, les émissions d'oxyde d'azote ont ainsi diminué de 41 % et les émissions de particules inférieures à 2,5µm de 11,3 %. D'autre part, concernant le dioxyde de carbone émis par les véhicules, les constructeurs automobiles européens, japonais et coréens se sont engagés, par le biais d'accords volontaires, à réduire la moyenne des émissions de dioxyde de carbone des véhicules particuliers neufs d'ici à 2008 ou 2009, à 140 g/km contre 165 g/km en 2000. Le rapport European Emission Test Program élaboré, à partir des résultats de tests effectués sur dix véhicules, mentionne en conclusion que le GPL permet de réduire sensiblement les émissions de polluants locaux (oxydes d'azote, particules) et, par rapport à une motorisation essence, les émissions de gaz carbonique. Sur la base des avantages environnementaux de la filière GPL, le Gouvernement a élaboré une politique d'accompagnement pour la soutenir. Cette politique d'accompagnement comporte notamment un volet fiscal qui vise à réduire dans les lois de finances successives la valeur de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) pour le GPL-carburant par rapport à la TIPP applicable aux carburants traditionnels. Cet écart était ainsi de 0,50 EUR/l en 2002 par rapport à l'essence. La fiscalité allégée qui en résulte permet d'obtenir un prix du GPL-carburant à la pompe de nature à favoriser sa consommation. Les particuliers peuvent bénéficier d'une réduction d'impôt de 1 525 euros pour l'acquisition d'une voiture GPL neuve ou la transformation en seconde monte d'un véhicule essence de moins de trois ans. Les professionnels bénéficient aussi de mesures visant à favoriser la filière GPL. Une prime de 3 000 euros pour les professionnels du taxi acquérant un véhicule GPL neuf est proposée dans le cadre d'une opération de démonstration dont l'objectif est de convaincre les utilisateurs potentiels de l'intérêt de cette filière. Les

professionnels du taxi utilisant des véhicules GPL bénéficient également d'un remboursement de la TIPP dans la limite de 9 000 litres par an et par véhicule. De même, les exploitants de bus de transport public ont droit au remboursement de la TIPP dans la limite de 40 000 litres par an et par véhicule. Les voitures de société sont exonérées de la taxe sur les voitures de société à hauteur de 50 % pour les véhicules GPL bi-carburant et de 100 % pour les véhicules en mono-carburant. Les conseils généraux ont la liberté d'exonérer en totalité ou pour moitié le paiement de la « vignette » pour les véhicules fonctionnant exclusivement ou non au GPL. Ces différents éléments, qui sont confirmés dans le plan climat présenté en juillet 2004, témoignent de la volonté du Gouvernement de soutenir le développement de la filière GPL, carburant qui concerne aujourd'hui plus de 180 000 véhicules légers en circulation, 1 450 bus et 1 850 stations-services.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Marc Roubaud](#)

Circonscription : Gard (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 40600

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : écologie

Ministère attributaire : écologie

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 1er juin 2004, page 3918

Réponse publiée le : 7 septembre 2004, page 7012