

GPL, retour progressif vers un vrai "bonus écologique" ?

Les hybrides GPL sont désormais éligibles au « bonus » :
Le nouveau Décret "bonus écologique" instituant une aide à l'acquisition et à la location des véhicules peu polluants réintègre le GPL.

Le « bonus écologique », dispositif d'aide à l'acquisition et à la location de véhicules peu polluants institué en 2007, est revu et modifié par un décret du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2015.

Les barèmes de l'aide sont recentrés sur les véhicules les moins émetteurs de CO2 dont le GPL qui émet 15 à 20% de moins d'émissions de CO2 que les carburants traditionnels, zéro particule et pratiquement pas d'oxydes d'azote.

Un bonus trop limité aux hybrides et aux émissions de CO2

Aujourd'hui, le décret inclut les véhicules gaz-électriques (GPL) au bonus spécifique destiné aux véhicules hybrides, au même titre que les véhicules essence-électriques et gazole-électriques-

Il s'adresse aux acquéreurs et locataires de véhicules éligibles à l'aide à l'acquisition et à la location de véhicules peu polluants et aux professionnels de l'automobile, sous certaines conditions. Il s'applique aux hybrides qui combinent l'énergie électrique et une motorisation thermique à l'essence, au gazole, au GPL ou au gaz naturel véhicules qui émettent entre 61 et 110g de dioxyde de carbone par kilomètre. Le décret exclut par ailleurs les véhicules homologués comme étant des véhicules hybrides mais qui présentent en réalité de très faibles niveaux d'hybridation.

Pour rappel, la solution GPL repose sur une technologie mature et souple qui lui permet d'être associée à d'autres énergies alternatives et de combiner les avantages environnementaux et économiques : encore moins de CO2* qu'avec un hybride électrique/essence ou gazole, moins de polluants atmosphériques et un budget carburant réduit compte tenu d'un prix du carburant GPL à 0,83 centimes d'euros le litre.

Les constructeurs Hyundai, Kia et Toyota misent déjà sur cette technologie novatrice et plusieurs modèles ont été lancés depuis 2007. En Corée et au Japon, les autorités publiques encouragent l'utilisation des hybrides électriques/GPL pour lutter contre la pollution de l'air urbain.

« Ce décret réintègre le GPL, c'est un premier pas que nous saluons, mais il est important de soutenir davantage les carburants alternatifs pour créer un véritable effet de levier en faveur de ceux-ci. Le soutien des pouvoirs publics est essentiel au développement du GPL.

Le bonus spécifique instauré pour favoriser le développement des énergies alternatives a démontré les preuves de son efficacité. La question de l'amélioration de la qualité de l'air ne se résume pas à réduire les émissions de CO2. Elle est bien plus large et doit intégrer les polluants atmosphériques tels que les particules et les oxydes d'azote, dont la nocivité pour la santé est connue. Pour développer l'usage des carburants alternatifs, il est important de réorienter le bonus uniquement sur les énergies alternatives (GPL, électriques, hybrides, GNV et E85) et de stabiliser ce bonus jusqu'à fin 2017.

Comme recommandé par l'Office Parlementaire d'Evaluation des Choix Scientifiques et Technologiques (OPECST) dans son rapport sur « Les nouvelles mobilités sereines et durables », le GPL doit bénéficier

d'avantages et d'efforts de communication comparables à ceux mis en œuvre par le gouvernement pour promouvoir les véhicules électriques. Il est nécessaire d'informer les usagers sur les différentes solutions en matière de mobilité durable en fonction de leurs besoins et moyens, de rassurer les industriels dans leurs choix et ainsi de soutenir le développement de toutes les filières alternatives », commente Joël Pedessac, Directeur général du Comité Français du Butane et du Propane.

** Dès 2005, le CFBP et RMGaz ont développé un prototype Hybride GPL/Electrique, basé sur un modèle Toyota PRIUS II. Les tests réalisés par l'IFP ont révélé que le véhicule ne produit que 92 grammes de CO2 au km, soit 11,5 % de moins que la Prius essence (104 g/km de CO2).*

A propos du Comité Français du Butane et du Propane

Association de loi 1901, le Comité Français du Butane et du Propane (CFBP) est l'organisation professionnelle de la filière des GPL. Le CFBP représente la filière auprès des différents acteurs politiques et économiques français. En partenariat avec les instances nationales, européennes et internationales, le CFBP contribue à l'élaboration des règles et des normes qui régissent l'exploitation et l'utilisation des GPL. Le CFBP informe le public et les différents services et industries liés aux GPL sur les utilisations et avantages des gaz butane, propane et du GPL carburant sur la sécurité et sur les activités de la profession.

Pour plus d'informations : www.cfbp.fr , www.gpl.fr



Retrouvez le CFBP sur Twitter : [@energieGPL](https://twitter.com/energieGPL)