

## SOMMAIRE

### 1- STATISTIQUES

Pages 1-5

- ▶ Données climatiques
- ▶ Chiffres-clés
- ▶ Ventes de GPL en France
- ▶ Installations neuves propane
- ▶ Ventes de véhicules particuliers
- ▶ Baromètre du GPL carburant
- ▶ Connexions au site cfbp.fr

### 2- ACTUALITÉS

Pages 6-7

- ▶ Opération CFBP/FIAT : les modèles GPL Tipo & 500 L au prix de l'essence ! (p.6)

### 3- AGENDA

Pages 8-10

### 4 - DANS LES MÉDIAS ! Pages 11-30

- ▶ « L'effondrement du Diesel offre une nouvelle chance au GPL » - Challenges (p.12)
- ▶ « FIAT propose une voiture au GPL au prix d'une essence » - Aujourd'hui en France (p.18)
- ▶ EUROPE 1 – Émission « Tout roule », à propos du GPL et de l'opération Fiat (p.19)
- ▶ RFM – Émission « Le meilleur de l'auto », idem (p.19)
- ▶ « Le GPL au prix de l'essence chez Fiat » - Le Parisien (p.20)
- ▶ « Fiat propose une voiture GPL au prix d'une essence » - RTL (p.23)
- ▶ SUD RADIO, Émission « Le Grand Matin Sud Radio », à propos du GPL / opération Fiat (p.24)
- ▶ « Fiat Tipo 2017 : le GPL au prix de l'essence en mars » - L'Argus (p.25)
- ▶ « La Fiat Tipo se met au GPL » - Flottes Automobiles (p.26)
- ▶ Fiat Tipo GPL 2017 [GALOP D'ESSAI] : faut-il remettre les gaz ? (avis, consommation, fiche technique) – Auto-moto (p.28)
- ▶ « Carburants : la filière du GPL veut plus de soutien public » - AFP (p.28)



## 1 STATISTIQUES (février 2017)

### ▶ DONNÉES CLIMATIQUES

	Fev 2016	Fev 2017	Variation 2017/2016
Température moyenne	6,9 °C	7,8 °C	+ 0,9 °C
Nombre de jours ouverts	21	20	- 1
Degrés-jours du mois	294,0	255,3	- 13,1 %
Coefficient de rigueur	0,896	0,778	- 13,2 %
Degrés-jours cumulés	619,6	708,0	+ 14,2 %

Source : CPDP – Comité professionnel du pétrole (Bulletin mensuel)

### ▶ Chiffres-clés des GPL pour février 2017

- > Total Ventes « vrac » fev 2017 vs fev 2016 : + 19,8 %
- > Total Ventes « conditionné » fev 2017 vs fev 2016 : + 5,2 %
- > Total Ventes « GPL carburant stations » fev 2017 vs fev 2016 : - 2,4%



► VENTES DE GPL EN FRANCE (en tonnes) : adhérents du CFBP - février 2017

	MOIS			CUMUL ANNÉE		
	Fev-2017	Fev -2016	Variation	Fev -2017	Fev -2016	Variation
<b>BUTANE</b>						
conditionné	18 165	20 151	-9,9%	41 651	40 412	3,1%
vrac	2 666	3 391	-21,4%	5 353	6 598	-18,9%
<b>s/total Butane</b>	<b>20 831</b>	<b>23 542</b>	<b>-11,5%</b>	<b>47 004</b>	<b>47 010</b>	
conditionné	8 802	8 993	-2,1%	19 704	17 702	11,3%
Condi/carburant	4 923	5 127	-4,0%	9 902	9 624	2,9%
<b>s/total conditionné</b>	<b>13 725</b>	<b>14 120</b>	<b>-2,8%</b>	<b>29 606</b>	<b>27 326</b>	<b>8,3%</b>
Vrac carburant	2 438	2 633	-7,4%	4 875	4 897	-0,4%
Vrac 0/6 T	84 998	70 329	20,9%	176 584	136 307	29,5%
Vrac 6/12 T	13 872	14 642	-5,3%	34 010	29 433	15,6%
Vrac 12/80 T	23 010	22 926	0,4%	54 828	45 931	19,4%
Vrac 0/80 T	121 880	107 897	13,0%	265 422	211 671	25,4%
Vrac > 80 T	20 663	22 327	-7,5%	48 360	43 866	10,2%
Réseau canalisé	8 102	8 835	-8,3%	17 489	17 996	-2,8%
<b>Sous-total vrac</b>	<b>153 083</b>	<b>141 692</b>	<b>8,0%</b>	<b>336 146</b>	<b>278 430</b>	<b>20,7%</b>
<b>Sous-total propane</b>	<b>166 808</b>	<b>155 812</b>	<b>7,1%</b>	<b>365 752</b>	<b>305 756</b>	<b>19,6%</b>
GPLc / Stations	5 204	5 413	-3,9%	10 433	10 691	-2,4%
<b>Total conditionné</b>	<b>31 890</b>	<b>34 271</b>	<b>-6,9%</b>	<b>71 257</b>	<b>67 738</b>	<b>5,2%</b>
<b>Total vrac</b>	<b>155 749</b>	<b>145 083</b>	<b>7,4%</b>	<b>341 499</b>	<b>285 028</b>	<b>19,8%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>192 843</b>	<b>184 767</b>	<b>4,4%</b>	<b>423 189</b>	<b>363 457</b>	<b>16,4%</b>
Dont carburant	12 565	13 173	-4,6%	25 210	25 212	0%

## ► INSTALLATIONS NEUVES GAZ PROPANE - février 2017

RÉGIONS	MOIS			CUMUL ANNÉE		
	Fev 2017	Fev 2016	variation	Fev 2017	Fev 2016	variation
Bretagne	35	52	- 33%	73	66	+ 11%
Centre	12	17	- 29%	42	43	- 2%
Corse	2	13	- 85%	42	13	- 77%
Ile de France	9	23	- 61%	34	32	+ 6%
Pays de Loire	48	29	+ 66%	68	46	+ 48%
Provence Alpes Côte d'Azur	7	32	- 78%	22	70	- 69%
Auvergne-Rhône Alpes	136	119	+ 14%	192	240	- 20%
Hauts de France	13	22	- 41%	37	45	- 18%
Grand Est	23	16	+ 44%	50	42	+ 19%
Occitanie	79	38	+ 108%	141	57	+ 147%
Normandie	23	39	- 41%	50	64	- 22%
Nouvelle Aquitaine	51	51	+ 0%	103	88	+ 17%
Bourgogne-Franche-Comté	12	27	- 56%	31	46	- 33%
<b>TOTAL</b>	<b>450</b>	<b>478</b>	<b>- 6%</b>	<b>846</b>	<b>852</b>	<b>- 1%</b>

Source : Qualigaz

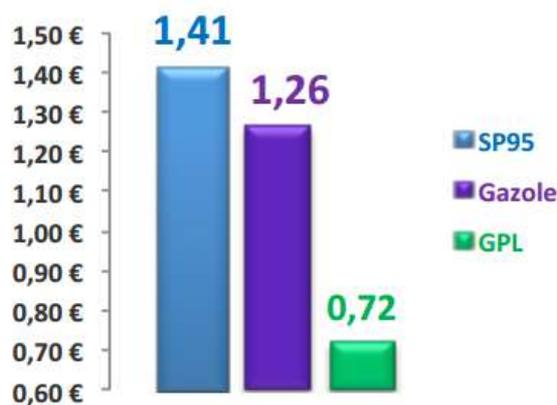
## ► VENTES DE VÉHICULES PARTICULIERS NEUFS EN FRANCE PAR ÉNERGIE

Février 2017

Énergies	Février				Cumul à fin février 2017			
	2017	2016	variation	PDM	2017	2016	variation	PDM
Gazole	77 293	89 672	-13,8%	47,7%	150 558	161 099	-6,5%	47,8%
Essence	75 721	69 483	9,0%	46,8%	146 576	128 956	13,7%	46,5%
GPL	28	22	27,3%	0,0%	52	37	40,5%	0,0%
Hybride	6 510	5 585	16,6%	4,0%	13 093	11 643	12,5%	4,2%
Électrique	2 271	1 899	19,6%	1,4%	4 513	3 283	37,5%	1,4%
Superéthanol	41	57	-28,1%	0,0%	111	92	20,7%	0,0%
GNV	10	10	0,0%	0,0%	17	18	-5,6%	0,0%
Autres			0,0%	0,0%				0,0%
<b>TOTAL</b>	<b>161 874</b>	<b>166 728</b>	<b>-2,9%</b>	<b>100,0%</b>	<b>314 920</b>	<b>305 128</b>	<b>3,2%</b>	<b>100,0%</b>

Source : 3A

## ► BAROMÈTRE MENSUEL DU GPL CARBURANT : moyenne février 2017



Source : MEEM

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Prix-de-vente-moyens-des,10724>

## ► CONNEXIONS AU SITE [cfbp.fr](http://cfbp.fr)

Nombre de visites et 5 premiers points d'entrée sur le site sur les 4 derniers mois

	Nov. 2016	Dec. 2016	Janv 2017	Fév 2017
<b>Nombre total de visites sur le site</b>	22 396	23 656	28641	24 667
<b>Top 5 des points d'entrée sur le site</b>				
Accueil	33,4 %	33.4%	32.2%	32,8 %
Carte stations GPL/CFBP	9,5 %	11.1%	10.0%	11,1 %
Caractéristiques générales des GPL	8,0 %	6.7%	7.3%	7,1 %
Réseau des stations	-	-	-	-
Conseils et informations	2,9 %	-	-	-
Atouts du GPL	2,9 %	3.5%	3.6%	-
Offres véhicules neufs	-	3.9%	4.0%	3,2 %
Équipement d'un véhicule neuf	-	-	-	3,2 %

### Opération CFBP/FIAT : les modèles GPL Tipo & 500 L au prix de l'essence !



#### « Un véhicule GPL au prix de l'essence ! »

C'est l'offre commerciale que propose FIAT depuis le 16 mars et jusqu'au 31 décembre 2017 sur 100 véhicules des gammes Tipo et 500 L, en partenariat avec le CFBP.

Ainsi, la nouvelle Fiat Tipo GPL moteur 1,4 TJet 120 ch est proposée à partir de 15 590 € pour la Tipo berline, 16 490 € pour la version 5 portes et 17 490 € pour la carrosserie Station Wagon. Quant à la Fiat 500L 1,4 T-Jet 120 ch essence - GPL, elle débute à partir de 15 490 €.

L'automobiliste bénéficie d'une économie de 1 500 € ainsi que de la garantie 5 ans / 75 000 km.

L'objectif de cette opération initiée par le CFBP est de mettre en lumière l'intérêt de la solution GPL sur les plans de la qualité de l'air et de l'accessibilité par le plus grand nombre en :

- tirant parti du lancement de la Tipo GPL ;
- montrant l'engagement de Fiat pour ce carburant (les véhicules GPL bénéficient également de la garantie 5 ans/ 75 000 km des modèles GPL).

#### Relations média & communication digitale...

Le lancement de l'opération s'est accompagné :

- d'une campagne de relations médias avec 2 conférences de presse et essais des véhicules les 16 et 17 mars ainsi que des interviews avec des médias généralistes, sociétaux, et grand public. Le choix du format en petit comité avec 4 à 6 journalistes lors de chaque point presse a été privilégié afin de faciliter les essais et de permettre un échange de qualité.
- d'un plan de communication digitale sur les sites et réseaux sociaux CFBP & Fiat.

## Médias participants :

### Jeudi 16 mars

- Sud Radio
- France Inter
- Le Parisien
- France 2
- Challenges
- France Bleu
- RTL

### Vendredi 17 mars

- RMC
- RFI
- AFP
- Auto Plus
- Europe 1
- RFM

### ITW supplémentaires lundi 20 mars

- BFM
- Le Monde

## Envie d'en savoir davantage ?

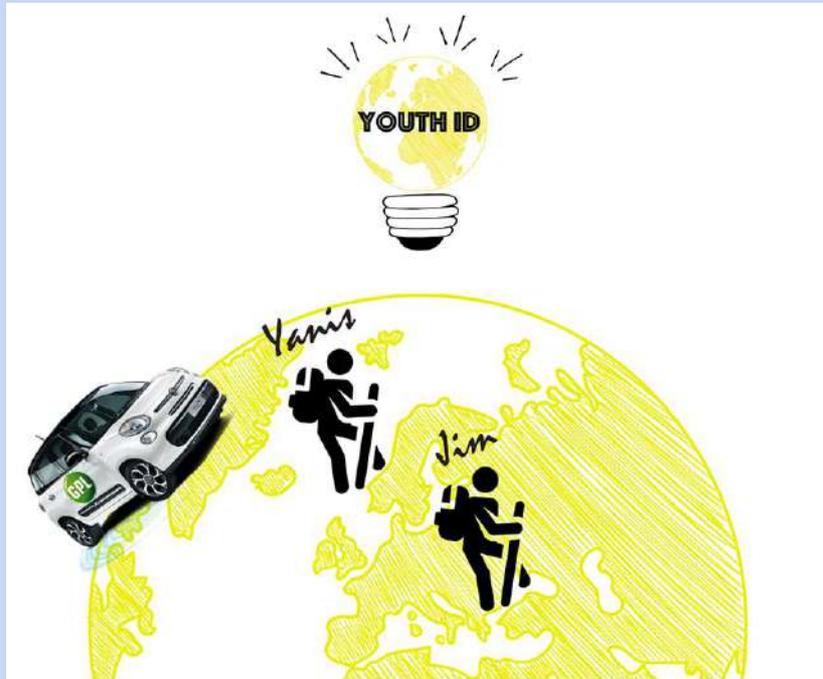
→ [Découvrez l'offre FIAT !](#)

→ [Consultez le CP !](#)

→ Consultez les articles et vidéos dans la partie revue de presse de ce numéro

[e.coquin@cfbp.fr](mailto:e.coquin@cfbp.fr)

Février – octobre 2017  
Partenariat avec le projet YOUTH ID (YID)



De février à octobre 2017, le CFBP est partenaire du [Projet Youth ID](#) (YID).

### Le projet YID, qu'est-ce que c'est ?

Le projet YID a pour but de mettre en lumière l'esprit d'initiative, d'entreprise et d'innovation des jeunes, ainsi que leur sens des responsabilités, en partant du principe que « la valeur n'attend pas le nombre des années ».

L'objectif : donner confiance aux jeunes générations qui souhaitent lancer leurs projets et convaincre les décideurs de les intégrer dans les prises de décisions comme la réalisation de projets.

Yanis et Jim, deux étudiants, se sont lancés en février dans un tour d'Europe pour rencontrer et interviewer de jeunes acteurs inspirants qui ont accédé, hier, comme aujourd'hui, à des postes décisionnels.

Yanis et Jim partagent également les valeurs de développement & mobilité durables : c'est la raison pour laquelle le CFBP soutient leur initiative et est partenaire du projet.

Dans ce cadre, le CFBP met la FIAT 500L à leur disposition à deux reprises (du 8 avril au 5 mai puis du 18 au 31 août 2017), et les soutient via des actions de communication (relations médias, digital, etc.).

Pour en savoir davantage, allez faire un tour sur [leur site](#), [leur page Facebook](#) ou bien consultez [leur plaquette](#) !

Le 6 avril 2017 :  
Partenariat avec les Assises Nationales Étudiantes du Développement Durable (ANEDD)



Pour la deuxième fois consécutive, le CFBP est partenaire des [ANEDD](#), qui se déroulent cette année le 6 avril. Ce partenariat fait partie intégrante de la campagne de communication du [Tour des Solutions Alternatives](#) : à cette occasion, les étudiants participants organisent un atelier en lien avec le Tour.

### Zoom sur les ANEDD :

Nées en 2007 sous l'impulsion du B3D (Bureau du Développement Durable) de la Toulouse Business School, les ANEDD sont co-organisées par les étudiants de la Toulouse Business School et ont donné naissance au [REFEDD](#) (Réseau Français des Étudiants pour le Développement Durable). Ce dernier réunit quant à lui plus de 100 associations.

Les ANEDD reposent sur trois temps forts :

#### → des éco-awards

Ces derniers récompensent des réalisations durables, originales et innovantes dans quatre catégories : l'éco-award étudiants, l'éco-award entreprises, l'éco-award collectivités, responsables et enfin l'éco-award recherche. Un « Grand Prix » est décerné dans chaque catégorie.

#### → un éco-forum

Véritable lieu d'expérience où on teste, goûte et discute avec divers acteurs (associations, professionnels, structures variées) sur la réalité concrète du développement durable au quotidien dans leur activité.

#### → des conférences et tables rondes

Animées par des spécialistes sur les enjeux actuels du développement durable, elles sont l'occasion de débattre, d'échanger et de partager divers retours d'expérience.

Envie d'en savoir davantage ? [C'est par ici !](#)

## Le 13 avril 2017 : Participation au Salon EVER MONACO



Le 13 avril, le CFBP participera à la [Journée Club des voitures Écologiques](#) du Salon Ever Monaco, qui se déroule du 11 au 13 avril 2017 au Grimaldi Forum de Monaco.

À 16h, Joël Pedessac s'exprimera au sein de la table ronde « *Présidentielles / Législatives 2017 : la mobilité durable dans les programmes, interpellation des candidats* », aux côtés, notamment, de Jérémie Almosni, Direction Stratégie & Territoires chez GrDF, Paul de Rosen, Directeur du développement chez Transdev, et de Fabio Ferrari, Président, Mobilité Hydrogène France. Les échanges seront animés par Marc Teyssier d'Orfeuil, délégué général du Club des Voitures Écologiques et co-présidé par Louis Nègre, Sénateur-maire de Cagnes-sur-Mer.

### À propos du Salon EVER MONACO :

Dédié aux énergies renouvelables et aux véhicules écologiques, le Salon Ever Monaco accueille des acteurs incontournables du développement durable et de la mobilité propre. Forum, tables rondes, conférences scientifiques, rencontres internationales, village durable et essais de véhicules s'y succèdent pendant trois jours, dans le but de sensibiliser professionnels et grand public aux dernières innovations en matière de développement durable et d'énergies alternatives.

Envie d'en savoir davantage ? [C'est par ici !](#)



## 4 DANS LES MÉDIAS !

- « L'effondrement du Diesel offre une nouvelle chance au GPL » - Challenges (p.12)
- « FIAT propose une voiture au GPL au prix d'une essence » - Aujourd'hui en France (p.18)
- EUROPE 1 – Émission « Tout roule », à propos du GPL et de l'opération Fiat (p.19)
- RFM – Émission « Le meilleur de l'auto », idem (p.19)
- « Le GPL au prix de l'essence chez Fiat » - Le Parisien (p.20)
- « Fiat propose une voiture GPL au prix d'une essence » - RTL (p.23)
- SUD RADIO, Émission « Le Grand Matin Sud Radio », à propos du GPL et de l'opération Fiat (p.24)
- « Fiat Tipo 2017 : le GPL au prix de l'essence en mars » - L'Argus (p.25)
- « La Fiat Tipo se met au GPL » - Flottes Automobiles (p.26)
- Fiat Tipo GPL 2017 [GALOP D'ESSAI] : faut-il remettre les gaz ? (avis, consommation, fiche technique) – Auto-moto (p.28)
- « Carburants : la filière du GPL veut plus de soutien public » - AFP (p.30)

# Challenge<sup>s</sup>

## L'effondrement du Diesel offre une nouvelle chance au GPL

[Le 20.03.2017 à 18h01](#)

Même s'il n'est plus soutenu par un bonus, le GPL a tout pour séduire automobilistes et constructeurs : les premiers par son prix, les seconds par ses émissions de CO<sub>2</sub> inférieures à celles du gazole et du super. De quoi permettre à la France de combler son retard sur ses voisins européens ?



Avec un prix moyen en France de 71 centimes au mois de janvier 2017, le GPL est un carburant économique et plus propre que le super. De quoi compenser le surcoût de l'installation bicarburant.

En 2008, un règlement communautaire est venu disposer qu'à l'horizon 2021, l'ensemble des véhicules neufs devra émettre **moins de 95 g de CO<sub>2</sub>/km**. Encore s'agit-il là d'une moyenne collective : chaque constructeur s'est vu fixer un objectif individuel, pour certains inférieurs à 95 g/km, pour d'autres supérieur au regard de leurs spécificités. Le souci étant d'assurer une certaine équité dans l'effort à fournir.

Puisque l'objectif CO<sub>2</sub> dépend pour bonne part de la taille et de la masse moyennes des modèles de chaque constructeur, on comprendra aisément que le Groupe PSA aura partie plus aisée que Daimler. Le premier vend des modèles comparativement plus légers et moins puissants, donc moins voraces en carburant. *"La moyenne de 95 g/km de CO<sub>2</sub> pour l'intégralité de la flotte de véhicules neufs en Europe correspond pour le Groupe PSA à une moyenne de 91 g/km de CO<sub>2</sub>"*, précisait à Challenges en début d'année Gilles Le Borgne, Directeur Recherche et Développement du Groupe PSA.

# Avec la décrue du Diesel, le CO2 repart à la hausse

Voilà pourquoi, à l'occasion du Salon de Genève qui s'est tenu au début du mois de mars 2017, le patron du constructeur allemand Daimler, Dieter Zetsche rappelait à qui voulait l'entendre que Mercedes-Benz ne renoncerait pas au moteur Diesel, et ce, quelle que soit la pression médiatique sur ce moteur accusé de tous les maux. Le constructeur allemand rappelle que la technique permet d'ores et déjà de rendre le Diesel "*aussi propre qu'un moteur à essence*" et que, surtout, **la combustion du gazole émet 20 % de dioxyde de carbone de moins** que celle du supercarburant. Une différence qui pèse lourd dans les choix sur la route qui mène aux fameux 95 grammes en 2021.

## -20 % de CO2, -90 % de NOx et quasiment pas de particules

Comme ses concurrents, Daimler mise gros sur la propulsion électrique. Chaque véhicule à émission nulle vendu a beau peser le poids de trois véhicules thermiques dans le calcul final de la moyenne CO2, cela ne suffira pas à compenser l'**avantage CO2 du Diesel** (qui représente encore près de la moitié des Mercedes-Benz vendues en Europe). Car les clients qui renoncent au Diesel ne se rabattent pas tous sur l'électrique ou l'hybride rechargeable, loin s'en faut. Question de prix comme d'autonomie.



Une fois encore, le GPL et le GNV s'imposent comme une réponse rapide et efficace à un problème essentiellement réglementaire. Si nos voisins italiens et allemands sont nombreux à carbuier au Gaz Naturel pour Véhicules, ce carburant alternatif se limite en France aux flottes de véhicules d'entreprise ou de transport en commun, faute de pompes en accès libre-service. Le réseau de **1.750 stations délivrant du GPL** en revanche est suffisamment dense pour rassurer le bon père de famille.

# Plus aucun bonus écologique pour soutenir le GPL

Car c'est bien l'automobiliste qui au cœur de l'enjeu. Un chat échaudé craint l'eau froide : les constructeurs auront beau remettre sur le marché des modèles à bicarburation essence-GPL, les Français ne les achèteront pas s'ils craignent un retournement subit dans la politique de soutien du gouvernement.

En 2017, le GPL ne bénéficie d'aucun bonus dédié : peu importe le carburant ou la technologie du moteur, seul compte le seuil de 60 g/km de CO<sub>2</sub>. Mais, paradoxalement, c'est peut-être une bonne chose. Car **la dernière prime est répartie aussi vite qu'elle était venue**, emportant avec elle un marché naissant et prometteur.

En 2011, sous l'effet du "bonus Borloo" de 2.000 euros instauré en 2008, le marché connaissait son pic historique avec 75.000 véhicules GPL neufs vendus, contre moins de deux mille en 2016. On comptait alors une trentaine de modèles aux catalogues des constructeurs contre une poignée chez Fiat et Opel aujourd'hui.

## De fossile, le GPL va devenir renouvelable

Si le GNV et le GPL sont tous deux d'origine fossile, le premier est composé à 90 % de méthane naturel capté directement à la source, alors que le second est issu d'une transformation. Jusqu'il y a peu en effet, le GPL était composé de butane et de propane tirés du raffinage du pétrole. D'où l'expression de gaz de pétrole liquéfié. *"Aujourd'hui, ce gaz ne représente plus que 30 % du volume du GPL"*, certifie Joël Pedessac. *"Les 70 % sont du gaz naturel d'origine fossile, du méthane, du butane et du propane."* Un moteur pourrait brûler aussi bien du GNV que de GPL. En revanche, les systèmes d'injection et de distribution de ces carburants alternatifs ne sont pas les mêmes. *"Les pompes de GNV sont raccordées à un réseau souterrain qui ne couvre que 25 % environ du territoire français. Le GNV y est acheminé sous une pression de 16 bars, avant d'être comprimé en station à 220 bars pour remplir les bonbonnes des voitures compatibles GNV. En revanche, 7 bars suffisent pour liquéfier le GPL. Ce qui, à volume égal, permet de transporter 300 fois plus d'énergie."* A compter de 2017, la composition du GPL évoluera encore, cette fois pour incorporer une part de **biogaz issu de la fermentation des déchets ménagers**. *"La loi sur la transition énergétique dispose qu'en 2030, 10 % du gaz (pas seulement le gaz carburant) consommé en France devra être d'origine renouvelable."*

## Exonération de TVS durant deux ans

Ce bonus allait de pair avec une mesure qui est de retour depuis le 1er janvier 2017. Depuis lors, le Ministère de l'Économie exonère de la Taxe sur les Véhicules de Tourisme des Sociétés (TVTS) durant deux ans les entreprises qui font le choix d'un véhicule à bicarburation fonctionnant au GPL s'il émet moins de 110 g/km de CO<sub>2</sub>. Cela équivaut à une économie annuelle de 400 à 700 euros, à quoi s'ajoute la récupération de la TVA sur les achats de GPL (lire à ce propos : Pourquoi l'extension de l'avantage fiscal du Diesel à l'essence ne suffira pas à relancer GPL et E85).



Joël Pedessac s'autorise à espérer que le retour de l'exonération de la TVTS (qui exista de 1996 à 2010) aura un effet sensible sur la demande. "Nous enregistrons une forte hausse des demandes de renseignement car les entreprises ont compris que rouler au GPL ou au GNV pourrait les aider dans l'établissement de leur bilan RSE de responsabilité sociale et environnementale", témoigne Joël Pedessac, Président du Comité français du Butane Propane. "Les gestionnaires de flottes sont intéressés par le coût à la pompe du gaz qui permet d'amortir rapidement le coût du système de bicarburation."

Les économies à la pompe permettent aux gros rouleurs d'amortir le GPL. Chez le constructeur italien Fiat, l'installation au gaz GPL est une option facturée 1.500 euros. Mais les cent premiers exemplaires de la version GPL de la nouvelle berline familiale compacte Fiat Tipo 1.4 T-Jet de 120 chevaux sont affichés **au prix de la version essence**, avec une extension de garantie totale à 5 ans. Pour les constructeurs que remettre à leur catalogue des modèles bicarburation essence-GPL ne leur coûterait pas bien cher.

"Les autres constructeurs ont tout intérêt à emboîter le pas à Fiat", estime J. Pedessac. "Le coût de l'étude d'une installation GPL ne coûte que le dixième environ d'une hybridation essence-électrique. Le moteur est le même, le système de dépollution est le même, il faut juste reprogrammer l'injection et greffer un réservoir supplémentaire. Lequel ne coûte rien puisqu'il existe des modèles standardisés." Mieux, la technique de l'injection du GPL sous forme liquide est parfaitement maîtrisée depuis des décennies. Plus de 25 millions de véhicules l'emploient dans le monde.

## La Vignette CRIT'Air N°1 pour tous les GPL, neufs ou vieux

Afin d'encourager les automobilistes, presque toutes les Régions accordent la gratuité de la carte grise. De nombreuses agglomérations réservent un tarif réduit pour le stationnement des voitures GPL. Depuis le 31 mai 2006, les véhicules GPL sont autorisés dans les parkings publics souterrains (quoiqu'en disent les vieux panneaux d'interdiction périmés qui persistent à l'entrée de certains d'entre eux).

Quant au Ministère de l'Environnement, il a décrété que la vignette CRIT'Air numéro 1 (la plus vertueuse après celle réservée aux véhicules électriques) sera attribuée à tout véhicule GPL, quelle que soit l'année de son immatriculation.

Oui, vous avez bien lu, une vieille occasion d'avant 1997 (ou bien une grosse cylindrée américaine des années 1960) peut être autorisée à circuler dans la Zone de Circulation Restreinte instaurée

à Paris à l'été 2016. Il suffit pour cela de la convertir au GPL en s'adressant à l'un des 180 installateurs professionnels pour un coût allant de 1.500 à 3.500 euros pour un à deux jours de montage. "Le marché tourne autour de 400 à 500 installations par an, contre 80.000 à 100.000 en Italie", confie J. Pedessac. "Mais il était monté à 25.000 par an du temps du bonus Borloo."

## La sécurité est garantie

Heureuse surprise, la transformation est moins complexe et risquée qu'il n'y paraît. "Tous les moteurs à essence déclarés compatibles avec le supercarburant E10 peuvent fonctionner sans dommage au gaz GPL ou GNV", certifie Joël Pedessac. "Le siège de ses soupapes ont été renforcés pour résister à des contraintes similaires : une température de combustion un peu plus élevée et un carburant moins lubrificateur."



Les moteurs fortement kilométrés ne sont pas systématiquement rejetés par l'installateur sérieux, qui recommandera de faire procéder à une analyse d'huile et à une mesure du taux effectif de compression afin d'évaluer son degré d'usure. Le risque est de voir la calamine décollée suite à l'élévation de la température de combustion.

Quant au Contrôle technique, il se passe dans l'un des très nombreux centres habilités. L'épreuve coûte un peu plus cher car elle dure plus longtemps, alors qu'elle se limite à un examen visuel de l'état du réservoir et du système d'injection. Périodicité inchangée. Quant à l'entretien, il se limite au remplacement annuel d'un filtre.

## Le prix du GPL efface la surconsommation qu'il induit

Il appartient à chacun d'évaluer son kilométrage annuel moyen afin de calculer le seuil d'amortissement du coût de l'installation GPL. En sachant que le Gouvernement maintient depuis une dizaine d'années maintenant une TICPE réduite qui fait ressortir le prix à la pompe du litre de GPL à 71 centimes en moyenne en janvier 2017. "En prenant en compte la surconsommation induite par le GPL, le prix au kilomètre revient environ 27 % moins cher avec le GPL que le supercarburant, à

égalité avec le gazole", évalue Joël Pedessac. "Le Gouvernement prélève 10 centimes de taxe sur chaque litre de GPL, contre 60 centimes sur l'essence."

Une voiture consomme environ 20 % de plus de carburant lorsqu'elle fonctionne au GPL. Car un litre de GPL contient près de 20 % d'énergie en moins qu'un litre de super 95 E10.

La panne sèche n'est pas à craindre pour autant. Pour commencer, chaque modèle GPL neuf proposé sur le marché est bicarburant : il conserve son réservoir de super et en embarque un second, à la place de la roue de secours. Sur la Fiat Tipo, 53 litres de GPL s'ajoutent aux 50 litres d'essence et n'amputent que très légèrement le volume du coffre : de 20 litres sur le break Fiat Tipo SW et de 80 litres sur la berline à 4 portes (cliquez pour lire notre [Essai de la Fiat Tipo SW, le break achat-malin italien](#)).

### Au volant de la Fiat Tipo GPL

Sans intervention du conducteur, le moteur 4-cylindres 1.4 T-Jet de 120 chevaux de la Fiat Tipo GPL bascule sur le réservoir de super lorsqu'il démarre à froid. Il suffit de quelques secondes pour que la température dans les chambres de combustion autorise le passage au GPL, là encore sans aucune intervention du conducteur. Difficile pour ce dernier de sentir la moindre différence : la bonne isolation phonique de la Fiat Tipo étouffe la vague variation de timbre sonore que certains prétendaient percevoir autrefois. En roulant, on peut s'amuser à enfoncer une touche au tableau de bord pour alterner rapidement entre GPL et essence sans jamais ressentir la moindre secousse.



Le remplissage du réservoir oblige à visser à chaque fois un adaptateur rendu nécessaire par l'absence d'harmonisation sur la forme du pistolet : ceux qui voyagent à l'étranger devront se procurer l'adaptateur néerlandais, allemand ou italien. La Fiat Tipo bénéficie de deux jauges séparées, une pour chacun de ses deux réservoirs. Un avantage par rapport aux installations réalisées après-coup, en seconde monte, où la jauge de gaz se limite à un afficheur à diodes assez imprécis.



## VIE QUOTIDIENNE

### C'EST NOUVEAU

## Fiat propose une voiture GPL au prix d'une essence

Fiat remet les gaz sur le GPL pour rendre ce carburant plus attractif. Le constructeur italien a décidé de proposer la 500L et la Tipo fonctionnant à cette énergie au prix de l'essence. Soit une économie de 1 500 €. Avec cet avantage et la remise de lancement, la Tipo est à partir de 15 590 € pour la version 4 portes. Cette offre se double d'une garantie de cinq ans ou 75 000 km. Le fonctionnement est identique à un modèle SP95, avec une consommation supérieure de 20 % compensée par un prix du litre qui s'établit en moyenne à 0,71 €. Avec 1 750 pompes (une station sur sept), aucune crainte de panne de carburant. La seule concession provient du coffre, dont la capacité se trouve légèrement empiétée par le réservoir de GPL. Grâce à de plus faibles émissions de polluants que celles des carburants traditionnels, les véhicules au GPL bénéficient de la vignette Crit'Air 1, permettant de rouler en cas de pic de pollution. De plus, dans la plupart des régions, la carte grise est à moitié prix, voire gratuite.

**MATTHIEU TUREL**



**Europe 1**  
**Emission : Tout roule**

Script :

Pierre DE VILNO, Présentateur : Et ce Conseil auto va en faire sourire quelques-uns, ceux qui roulent en Land Rover ou en Land Cruiser V8 essence avec une étrange cheminée sur le côté. Le GPL fait son grand retour, c'est comme les modes, détestés à l'époque, car jugés dangereux et explosifs, voilà des véhicules totalement remaniés et évidemment beaucoup plus sûrs qu'à l'époque. À l'heure où l'on parle des énergies propres, le GPL peut avoir une carte à jouer, le Gaz de Pétrole Liquéfié, GPL, reste un dérivé hydrocarbure, il est plus polluant que l'électrique ou l'hydrogène, c'est vrai, mais mieux vaut ça que le mazout d'autant qu'il ne coûte que 70 centimes le litre en moyenne, deux fois moins cher que du super sans-plomb même si la consommation est souvent un petit peu plus importante. En tout cas, une voiture récente et qui a l'aspect pratique le propose sur sa gamme, c'est la Fiat Tipo avec une version GPL 120 chevaux, pas de quoi faire du circuit avec, bien sûr, mais l'aspect économique et pratique est bien là.

FIN



**RFM**  
**Emission : Le meilleur de l'auto**

Script :

Présentateur 1 : Et ce matin, avec Christophe Dameron, on vous parle d'un achat « Malin ».

Christophe DAMERON, Présentateur 2 : Malin, c'est le mot avec la Fiat Tipo, on vous l'avait présenté l'an dernier lors de sa sortie, eh bien, depuis, elle a fait des petits et désormais trois carrosseries : la berline avec un coffre, la cinq portes avec un hayon, la version W, là, c'est le break. Alors, pour vous donner une idée de la voiture, la Fiat Tipo correspond à peu près à l'encombrement de la Peugeot 308 mais les tarifs, eux, sont italiens. Un prix d'entrée à moins de 12 000 euros, 11 990 exactement, un modèle équivalent, c'est 6 000 euros de moins que la star de Sochaux et pourtant la Fiat ne brade pas ses équipements : la clim, la radio avec les ports USB, une banquette arrière fractionnable, six airbags, le verrouillage centralisé à distance et les vitres électriques. Comme dit la pub : « Il y a moins bien mais c'est plus cher ». Alors, évidemment, si l'équipement est au rendez-vous, la finition est un cran en dessous mais sans tomber dans le low cost qu'on peut trouver, par exemple, sur une Dacia, dans la Tipo, quelques plastiques durs mais aussi des équipements de qualité comme l'écran central tactile anti-reflet mais dont le GPS pour les modèles équipés se montre intuitif et très réactif.

Présentateur 1 : La Tipo qui possède désormais deux nouvelles offres.

Christophe DAMERON : Oui, d'abord, la boîte automatique DCT, double embrayage, disponible uniquement avec le moteur diesel de 120 chevaux contre un supplément de 1 600 euros, la combinaison lui va comme un gant et la voiture se montre extrêmement plaisante à conduire. Et puis, la toute dernière nouveauté sur Tipo, c'est la version GPL. Alors, toute une série d'avantages avec cette motorisation qui revient. D'abord, l'exonération totale du prix de la carte grise dans 17 régions sur 22, la vignette Crit'Air 1, on peut rouler sans restriction y compris les jours de pic de pollution, des tarifs réduits sur le stationnement dans de nombreuses villes et une économie annuelle de près de 30 % par rapport à un modèle essence quand le GPL est à 71 centimes le litre en moyenne à la pompe. Alors, une Fiat Tipo GPL à 15 590 euros car en ce moment, cette motorisation est au prix de l'essence avec en plus une garantie de cinq ans et 75 000 kilomètres.

Présentateur 1 : Merci Christophe.

FIN

17 mars 2017

## Le GPL au prix de l'essence chez Fiat



Fiat remet les gaz sur le GPL pour rendre ce carburant qui ne coûte que 0,72 € le litre encore plus attractif. Le constructeur italien a en effet décidé de proposer la Tipo et la 500L fonctionnant à ce carburant au prix de l'essence. Soit une économie de 1 500€.

En 2010, 75 000 véhicules neufs fonctionnant au GPL ont trouvé preneur. A cette époque, les modèles bi-carburant comme les Dacia Sandero ou les [Chevrolet Spark](#) se vendaient comme des petits pains. Il faut dire que le Gouvernement accordait royalement un bonus de 2 000 euros à toutes les voitures ayant un réservoir de gaz de pétrole liquéfié. Mais sa fin brutale en 2011 a entraîné une chute vertigineuse des ventes et pour couronner le tout, les marques ont aussi peu à peu retiré de leur gamme les modèles GPL. Résultat, l'année dernière, seulement 325 ont trouvé preneur. C'est presque trois fois moins que l'E85, l'autre carburant alternatif qui peine lui aussi à décoller malgré un réseau de station services en croissance et l'arrivée sur le marché de la [Volkswagen Golf Multifuel](#).

Ce chiffre ridicule ne permet pas de renouveler le parc tricolore estimé à 210 000 véhicules qui décroît lentement mais sûrement. Et ce ne sont pas les transformations en seconde monte qui peuvent stopper cette hémorragie. « Il y en a 400 à 500 par an réalisées chez l'un des 180 installateurs » souligne Joël Pedessac, directeur général du Comité Français du Butane et du Propane.

Malgré ce désintérêt, certains continuent d'en commercialiser. Opel propose au catalogue la [Karl](#), la [Corsa](#) et le [Mokka X](#) tandis que chez Fiat, l'offre est encore plus vaste. Car de l'autre côté des Alpes, dès le choc pétrolier, les autorités ont misé sur ce carburant qui est aujourd'hui très développé dans la botte. Pour preuve, plus de 100 000 ventes ont été réalisées en 2016, soit une part de marché de 5,6% selon les chiffres de l'ANFIA. Alors, afin de redonner des couleurs à ce carburant issu du raffinage du pétrole pour 30% et des champs de gaz pour le reste, Fiat France passe à l'offensive et frappe là où les arguments font mouche : le porte-monnaie.



C'est ainsi que sur les trois carrosseries de sa [compacte Tipo](#) (3 portes, 5 portes et break) ainsi que sur sa 500 L, les versions GPL sont au prix de l'essence. Avec cet avantage de 1 500€ et la remise supplémentaire de lancement de la transalpine, les tarifs n'en sont que plus alléchants. 15 590 € pour la 4 portes, 16 490€ pour la 5 portes et 17 490€ pour le break. Et ce n'est pas tout : cette offre se double d'une garantie de 5 ans ou 75 000 km au lieu de 3 ans.



Un petit parcours au volant d'une Tipo break GPL permet de constater que le fonctionnement est strictement identique à un modèle gavé au SP95. Après avoir démarré obligatoirement sur l'essence, le système bascule alors automatiquement sur le GPL. Impossible de percevoir la moindre différence de comportement du moteur 1.4 I T-Jet de 120 ch - seul bloc disponible avec le GPL - si ce n'est une consommation de gaz supérieure de 20% qui est largement compensée par le prix moyen du litre qui s'établit à 0,72€. « Le coût d'usage est équivalent à celui du diesel » précise Joël Pedessac.

D'ailleurs, avec 1 750 pompes sur le territoire hexagonal, soit une station sur sept, la crainte de ne pas pouvoir remplir les 53 litres du réservoir est autrement moins stressante qu'avec un véhicule électrique. D'autant plus, que comme celui d'essence est toujours présent, il est toujours possible de commuter de l'un à l'autre grâce à une simple touche sur la console centrale. De plus, grâce à ses deux citernes, l'autonomie s'en trouve rallongée et il est possible de parcourir largement plus de 1 000 km sans ravitailler. Pour faire le plein, rien de bien compliqué. La procédure est à peine

plus longue qu'avec du SP95 ou du gazole, Après avoir vissé un adaptateur sur la goulotte de remplissage du GPL, située elle aussi dans la trappe à essence, il suffit de fixer le pistolet sur cet embout qui assure l'étanchéité.

La seule concession provient du coffre dont la capacité se trouve empiétée de 20 l sur le break et 80 l sur les 3 et 5 portes par la présence du réservoir de GPL situé à la place de la roue de secours tandis que la jauge mesurant le niveau de gaz, à droite du tableau de bord, composée de moins de graduations, s'avère moins précise que celle concernant l'essence qui elle reste à gauche.



Grâce à de plus faibles émissions de CO2 et de particules fines que celles des carburants traditionnels, tous les véhicules GPL, et ce quelle que soit leur année d'immatriculation, bénéficient de la vignette Crit'Air 1 permettant de rouler en cas de pic de pollution lorsque la circulation différenciée est appliquée. De plus, à l'exception de la région Centre, la carte grise est au minimum moitié prix, voire gratuite, dans les autres.

Les Panda et Punto, qui peuvent également carburer au GPL ne sont en revanche pas concernées par cette offre.

[En images sur la chaîne YouTube du blog automobile du Parisien !](#)





**Auto-Radio** Christophe Bourroux

## Fiat propose une voiture GPL au prix d'une essence

*Malgré ses nombreux avantages, rouler au gaz de pétrole liquéfié est de plus en plus rare en France.*



PUBLIÉ LE 17/03/2017 À 06:38

Si le GPL connaît un beau succès en Italie, en Pologne ou en Turquie, il reste ultra-confidentiel en France. On compte tout juste 262.000 voitures qui circulent au gaz de pétrole liquéfié dans notre pays, contre 14 millions en Europe. Pourquoi un tel désintérêt, alors que les avantages de ce carburant sont nombreux ?

D'abord un prix imbattable à la pompe (en moyenne 70 à 75 centimes le litre, soit une économie de l'ordre de 30% par an par rapport au sans-plomb). De plus, pas mal de stations distribuent du GPL (1.750 sur 10.000). Il n'y a pas de risque de tomber en panne : si votre réservoir est à sec, vous pouvez basculer en un clin d'oeil en mode essence.

En réalité, c'est **la fin de l'aide gouvernementale** qui l'a coulé. Fini les 2.000 euros de bonus. Pourtant il y a une exonération partielle ou totale de la carte grise suivant les régions. En cas de pic de pollution, pas de souci : **le GPL vous permet de circuler par tous les temps.**

À cela s'ajoute le manque d'offre. En France, Opel et Fiat proposent encore aujourd'hui des voitures qui carburent au gaz. Justement l'italien y croit et lance son offre hyper intéressante. En ce moment, **une Tipo GPL ou une Fiat 500 L sont proposées au prix de l'essence**, à partir de 15.490 euros. On réalise ainsi une économie de 1.500 euros.



Date : 23/03/2017  
Heure : 06:43:17  
Durée : 00:01:38  
Présentateur : Dimitri PAVLENKO / Pierre CHASSERAY



Page 1/1

**Sud Radio**  
**Emission : Le Grand Matin Sud Radio**

Script :

Dimitri PAVLENKO, Présentateur : Bonjour Pierre Chasseray, ce matin, dans « Ça roule », plein phare sur une motorisation énergie alternative à l'essence, le gaz. Vous nous parlez ce matin de ce bon vieux GPL.

Pierre CHASSERAY, Présentateur : Bonjour Dimitri, bonjour à tous, alors, c'est vrai que cette technologie, eh bien, on en parle relativement peu et pourtant, elle est infiniment moins polluante et économiquement beaucoup plus rentable pour l'utilisateur. Alors, malgré une légère surconsommation, le gaz permet, en effet, de réaliser 25 % d'économie à l'usage avec un prix à la pompe aux alentours de 70 centimes le litre. Alors, pourquoi cette technologie ne s'impose pas ? Eh bien, déjà, dans un premier temps, à cause de la suppression par le gouvernement du bonus environnemental. Dans ce contexte, seules 262 000 voitures en France circulent au GPL alors que le maillage de station-service est, sans aucun doute, beaucoup plus étoffé que celui des bornes électriques. Et puis, il est vrai aussi que très peu de constructeurs proposent aussi cette motorisation en première monte, mis à part Opel et Fiat. Fiat, d'ailleurs, qui propose pendant quelques jours encore une offre assez intéressante sur sa gamme de véhicules neufs et, notamment, la Fiat Tipo qui est proposée neuve au même prix que l'équipement GPL. Une offre à découvrir en concession pour tous ceux qui songeraient, par exemple, à investir dans une technologie plus économique et qui pensent à renouveler leur véhicule par un véhicule neuf.

Dimitri PAVLENKO : Attention à ne pas avoir son garage au sous-sol, cela dit, parce qu'il y a beaucoup de parkings, vous savez qu'il est interdit l'accès aux véhicules GPL. Merci Pierre Chasseray.

FIN



## Fiat Tipo 2017 : le GPL au prix de l'essence en mars



**En mars 2017, Fiat propose sa Tipo GPL au prix de la version essence. Soit une économie à l'achat de 1 500 euros.**

Fiat est l'un des derniers constructeurs à croire au GPL en France.

Pour inciter les automobilistes à se tourner vers ce type de carburant, la marque italienne lance une offre spéciale : la Fiat Tipo GPL au prix de la version essence. Ce qui représente une économie à l'achat de 1 500 euros.

1 500 euros. Cette offre est valable jusqu'au 31 mars. Elle concerne toute la famille de la [Tipo](#) : la berline, la [Tipo 5 portes](#) et la [Tipo SW](#) (break). Les prix s'échelonnent de 16 690 euros à 18 090 euros, selon la carrosserie. Cette offre comprend également une **garantie de 5 ans ou 75 000 km**.

### Les avantages du GPL

Depuis le retrait en 2011 du bonus de 2 000 euros accordé aux voitures fonctionnant au GPL, ce carburant est boudé par les automobilistes et les constructeurs. Il présente pourtant de nombreux avantages comme l'exonération de la carte grise dans la plupart des régions (17 sur 22), la gratuité des parkings dans certaines villes et un **prix de carburant largement inférieur à celui du sans-plomb 95** (0,75 euro/l pour le GPL, contre 1,38 euro/l pour le SP95).





## La Fiat Tipo se met au GPL

*En ajoutant à sa gamme Tipo une version GPL, Fiat France affirme toujours plus son soutien à la filière du gaz de pétrole liquéfié.*

par [Jean-Christophe Lefèvre](#) -  
21 mars 2017



Après les Panda, Punto et 500L, c'est au tour de la récente Tipo 1.4 T-Jet de 120 ch de s'équiper en GPL afin de bénéficier, depuis le 1er janvier dernier, de l'avantage fiscal revenu dans les décrets de « verdissement des flottes » : une exonération de la TVS pendant 24 mois si le taux de CO2 s'élève à 110 g/km au maximum. Il faut y ajouter la récupération de la TVA à 80 % sur le GPL ainsi que, pour cette année, à hauteur de 20 % sur l'essence.

Fiat met aussi en avant le prix du GPL, soit 70 centimes environ par litre. Et malgré une surconsommation de 30 % au moins par rapport à un moteur essence, le différentiel peut se montrer favorable au GPL. Selon Fiat et l'homologation officielle, la consommation mixte est de 8,3 l/100 km en mode

GPL et de 6,3 l en mode essence, avec un maximum de tout de même 11,4 l en cycle urbain pour le GPL...

Pour conclure sur la fiscalité (pas toujours stable), rappelons que malgré un calcul des émissions de CO<sub>2</sub> favorable au GPL (135 g) contre 146 g en essence, cette Tipo 1.4 T-Jet GPL a un malus de 210 euros (410 euros en essence), alors qu'en 1.6 turbodiesel de 120 ch également, le véhicule se situe en zone neutre (98 ou même 89 g). Fiat France ne propose d'ailleurs pas cette version en finition Pro, Business ou Business Plus.

Enfin, le client particulier ou la société intéressés bénéficieront, sur les 100 premières commandes et jusqu'au 31 mars, d'une ristourne de 1 500 euros correspondant au surcoût du kit GPL. Celui-ci supprime par ailleurs la roue de secours et réduit la capacité du coffre de 80 l pour la Tipo 5 portes (360 l au lieu de 440 l) et de 20 l en break (530 l contre 550 l). Pour cette Tipo GPL, comptez 19 990 euros TTC en 5 portes Easy et 21 490 euros en break Easy (une seule finition).



## Fiat Tipo GPL 2017 [GALOP D'ESSAI] : faut-il remettre les gaz ? (avis, consommation, fiche technique)

FIAT TIPO GPL 2017 – La compacte italienne se dote d'une version bicarburant essence/GPL. Un choix rationnel ? Notre galop d'essai sur route.



**[Mis à jour le 24/03/2017 à 11h58] FIAT TIPO GPL 2017** – La France, ce n'est pas la Pologne, l'Italie ou la Turquie. Voilà une phrase qui tient de la lapalissade. Néanmoins, elle traduit une réalité : si le GPL remporte de larges parts de marchés dans ces pays, il devient de plus en plus confidentiel en France. En 2016, seuls 325 véhicules fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié ont été immatriculés dans l'Hexagone. C'est trois fois moins que l'année précédente et trente fois moins que le marché électrique...

Pourtant, ce mélange d'hydrocarbures propose un prix imbattable à la pompe (environ 0,72 euro/l), est largement disponible (1 750 stations sur les 10 000 que compte notre territoire) et se montre même plus propre qu'un diesel, n'émettant pas de particules fines... Que manque-t-il au mélange butane-propane ? Probablement son bonus. En 2008, les véhicules au GPL bénéficiaient d'une aide de 2 000 euros. [Deux ans plus tard, leur statut a été aligné sur le diesel...](#)

Serait-ce aussi un problème d'offre ? Pour le savoir, nous avons pris le volant de la nouvelle Fiat Tipo, dans sa version 1.4 litres T-Jet bicarburant essence-GPL. À ce jour, elle est unique dans sa catégorie. En France, seuls Fiat et Opel proposent encore des voitures au gaz. Et la marque au blitz se contente d'équiper ses citadines, Karl et Corsa.

À première vue, pas de différence visible avec une Tipo 5 portes classique. Votre serviteur, qui prenait pour la première fois le volant d'un tel véhicule, n'est pas plus dérouté que cela. Sur le parking, on s'amuse à « switcher », grâce à une commande sur le tableau de bord. Lorsque l'on passe en mode GPL, le timbre se fait un poil moins rauque et un voyant vert s'éteint sur le combiné d'instrumentation. Celui-ci présente deux jauges, une pour le gaz, l'autre pour le sans-plomb.

On ne reviendra que brièvement, ici, sur les qualités de la Fiat Tipo, déjà évoquées lors de nos différents essais ([là](#), [là](#) et [là aussi](#)). À commencer par son excellente habitabilité. Le coffre est logeable et profond – même si son volume passe de 440 à 360 litres, bombonne oblige – et les

passagers arrière bénéficient toujours d'un bel espace aux jambes, y compris les adultes. Toujours utile quand vous ramenez chez eux quatre amis fatigués. Le conducteur fait face à une planche de bord classique et de bon aloi, même si les détails de finition sont un peu grossiers. Vu le prix de l'italienne, on ne peut vraiment pas s'en offusquer.

Au volant, du classique. La Tipo fait très bien son job en conditions normales et freine droit. Ça drible un poil sur surface dégradée. Si l'on force un peu, le roulis donne un aspect flou à la direction. Une caractéristique que l'on peut surtout imputer aux pneus hiver Pirelli Sottozero, montés sur notre modèle d'essai. La compacte demeure une alliée plutôt sûre sur la route.

La sortie des carrefours se fait sans soucis, grâce aux 120 chevaux du bloc Fiat. Mieux, on ne perd pas de canassons en mode GPL. Et les 35 kilos supplémentaires du kit bicarburant ne changent pas non plus foncièrement le caractère – prévenant – de la Tipo.

D'un œil, on surveille la jauge de gaz. Celle-ci descend vite, surtout en ville, malgré les 53 litres du réservoir additionnel. En 200 kilomètres, elle est est à sa moitié. Mais comme la bonbonne doit conserver à tout moment 20 % de sa contenance, cette impression est à relativiser. Une fois sur le mode essence, force est de constater que le 4-cylindre boit plus qu'un chameau, même si l'ordinateur de bord reste muet sur les chiffres exacts. Comptez sur 10 litres pour 100 km en mode GPL et 8 litres en essence. N'empêche. Arriver en fin de réservoir sur un GPL ne suscite absolument pas la même angoisse que sur un véhicule électrique... puisque l'on sait que l'on peut recharger à la pompe la plus proche.

En clair, on ne peut espérer couvrir que des distances modérées avant de basculer vers un mode essence qui, lui, se révèle un poil gourmand en « 95 ». Il peut néanmoins constituer une alternative intéressante au diesel, si l'on n'a pas peur d'aller à la pompe régulièrement, pour remplir les deux bouches se cachant sous l'unique trappe. D'autant plus que le prix public, établi à 19 900 euros fait l'objet de belles réductions. Fiat offre l'installation du kit GPL et une remise de 2 000 euros sur ce modèle, faisant tomber la facture à 16 400 euros.

Le GPL est donc une bonne affaire si l'on parcourt beaucoup de kilomètres... mais par petits sauts. Cette fois, ce n'est pas une lapalissade, mais un paradoxe.

Merci à Jean-Luc Moreau pour son aide dans la correction des « pétouilles » dans cet article.

## Fiat Tipo GPL : notre avis

Si l'achat d'une Tipo est un acte empreint de logique, pourquoi ne pas la poursuivre plus avant ? La version GPL est à recommander à ceux qui font beaucoup de kilomètres par an... mais de manière un peu hachée.

Version essayée : Fiat Tipo 1.4 T-Jet 120 ch Easy GPL

## Fiat Tipo GPL : fiche technique

Moteur : 4-cylindres en ligne turbo, 1368 cm<sup>3</sup>, injection, 16 soupapes  
Puissance : 120 ch à 5 000 tr/min  
Longueur : 4,37 m  
Largeur : 1,79 m  
Hauteur : 1,49 m  
Empattement : 2,64 m  
Poids : 1 310 kg  
Transmission: mécanique, 6 vitesses, traction

0 à 100 km/h : 10,1 secondes  
Vitesse maxi : 200 km/h  
Consommation mixte : 6,3 l/100 km  
Consommation cycle urbain : 8,2 l/100 km  
Consommation cycle extra-urbain : 5,2 l/100 km  
Emissions CO<sub>2</sub> (homologation) : 135 g/km  
Bonus/malus : malus de 210 euros  
Prix : à partir de 19 900 euros (-3 500 euros de réduction)



17/03/2017 13:05:23

## Carburants: la filière du GPL veut plus de soutien public

Le Comité français du butane et du propane (CFBP) a plaidé vendredi pour un soutien accru des pouvoirs publics aux véhicules roulant au gaz de pétrole liquéfié (GPL), un mélange de gaz butane et propane présenté comme moins polluant que le gazole.

"L'Etat a fait tout ce qu'il pouvait en matière réglementaire. La seule chose qui manque, c'est qu'il dise que le GPL existe. On est aujourd'hui plus sur un problème de parole publique que d'incitation fiscale ou réglementaire", a déclaré Joël Pedessac, directeur général du CFBP, lors d'une conférence de presse.

"Il manque une offre un peu +pushy+ (incitative, NDLR) du côté automobile. Les constructeurs ont besoin de visibilité pour faire des choix technologiques et commerciaux", a-t-il ajouté, estimant aussi qu'il serait "quand même bien" d'avoir "une toute petite aide", à l'instar de celle qui existe pour la voiture électrique.

Les véhicules GPL bénéficient déjà de la gratuité de la carte grise dans la plupart des régions françaises, d'une taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) réduite ou de la possibilité de récupérer la TVA pour les professionnels.

Leur prix de vente est inférieur à celui des véhicules diesel, mais supérieur ou égal aux voitures essence, selon le CFBP. Il souligne aussi que le GPL, énergie fossile issue à 30% des activités de raffinage et à 70% de l'extraction gazière, émet moins de CO<sub>2</sub>, de particules fines et d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) que ces deux carburants.

Pourtant, a déploré M. Pedessac, le marché français reste sous-développé par rapport à d'autres pays européens: l'Hexagone compte actuellement 210.000 véhicules GPL (environ 0,5% du parc automobile), et les ventes ont chuté depuis la suppression d'un bonus de 2.000 euros après 2010, passant de 75.000 unités à moins de 500 l'an dernier.

Le marché européen (7,8 millions de véhicules GPL) a lui enregistré une croissance de 30% sur les cinq dernières années, notamment en Italie où 100.000 unités ont été écoulées l'an dernier, a détaillé le CFBP.

L'association professionnelle voit de nouveaux leviers de croissance dans les nouvelles restrictions de circulation et l'augmentation programmée de la fiscalité sur le diesel, le réseau de distribution (1.750 stations-services à travers le pays, plus d'une sur sept) étant suffisant pour approvisionner jusqu'à un million de véhicules.

"Ce qu'il faudrait pour que ce réseau puisse continuer à exister, c'est à peu près 50.000 véhicules neufs chaque année", a estimé Joël Pedessac.

Comité Français du Butane et du Propane  
8, terrasse Bellini - 92807 PUTEAUX CEDEX  
[contact@cfbp.fr](mailto:contact@cfbp.fr) - [www.cfbp.fr](http://www.cfbp.fr)  
N° SIRET : 784 855 033 00063