



DOSSIER CONSO

» Le Gaz de Pétrole Liquéfié

Le GPL FAIT DE la résistance



On le croyait condamné tant il semblait disparaître des stations-service, mais le GPL est toujours là. Plus fort, il reprend même du poil de la bête en se popularisant depuis l'année dernière. Pourtant, il n'y a pas de véhicule neuf proposé avec ce type de motorisation et le prix à la pompe n'a jamais été aussi haut – même s'il reste cependant 50 % moins cher que le sans-plomb.

Auteur : Paul Elliot
Photos : Daciattitude

Le Gaz de Pétrole Liquéfié, historiquement issu de l'extraction du gaz et du raffinage du pétrole, est aujourd'hui plus écolo que jamais tant il provient également de la biomasse. Mélange de butane et de propane, le gaz est comprimé sous forme liquide dans une citerne additionnelle et est injecté dans les cylindres via un système dédié. On remarque là aussi une surconsommation, mais plus modérée qu'avec l'E85, de l'ordre de 10 %. Contrairement à l'E85, le gaz remplace intégralement l'essence et ne se mélange pas au sans-plomb. Des injecteurs et un calculateur dédiés sont couplés à l'ECU d'origine pour adapter la quantité de mélange air/carburant à injecter. Les performances sont pratiquement identiques, que l'on soit en mode GPL ou essence.

L'inconvénient du système reste l'installation de ces éléments et, surtout, de la cuve recevant le GPL. Elle est le plus souvent installée à la place de la roue de secours dans ou sous le coffre. On peut pondérer ce bémol par le fait que, de facto, on dispose d'une autonomie globale plus importante en disposant du réservoir d'essence et de la cuve GPL. Ce type d'installation a un coût, entre 2 000 et 3 000 euros pour un 4x4 V6 ou V8. Il convient donc d'opter pour

l'installation au plus tôt dans la vie du 4x4 pour optimiser l'avantage prix du GPL.

GPL : le plus propre

Mais si le GPL est plus onéreux et demande des modifications sur son véhicule, qui plus est non déposable à la revente, comme un boîtier E85, pourquoi le considérer ? Le GPL dispose d'un autre avantage conséquent et un véritable argument choc à l'avenir : il est plus propre que l'essence et que le diesel. Lorsqu'ils fonctionnent au GPL, les véhicules émettent en moyenne 10 % de moins de dioxyde de carbone qu'en mode essence. Niveau oxyde d'azote, c'est encore mieux, car ils dégringolent de deux tiers. Dernier point clé, en termes de particules fines pour les moteurs à injection directe, les émissions disparaissent quasiment : - 90 % ! Enfin, les véhicules roulant au GPL réduisent les émissions de monoxyde de carbone et même des hydrocarbures imbrûlés. Ainsi, ils sont d'office conformes aux normes Euro 6 et même aux futures Euro 7.

Ces arguments majeurs devraient ainsi permettre au 4x4 roulant au GPL de continuer à se déplacer partout en France, y compris en ville en période de pic de pollution, car il bénéficie des mêmes avantages que les voitures électriques. ■

