



Constructeurs - 23/01/2020

Dacia relance l'offre GPL : moins cher pour les clients, mieux pour sa moyenne CO2

Le nouveau trois cylindres TCe 100 qui équipe la gamme Dacia depuis l'été dernier est disponible depuis cette semaine en version GPL (Eco-G). Vendue au même prix que l'essence, cette motorisation bicarburation devrait séduire les clients par les économies dès l'achat et à l'usage.



Ce n'est pas la première fois que Dacia tente de relancer une offre GPL et la dernière tentative remonte à 2017.

A l'époque cependant, l'option GPL avait un surcoût de 700 euros et même 800 euros sur le Duster au lancement. Ce surcoût s'était réduit dans le temps mais avait persisté avec 120/150 euros de plus pour les Sandero et Logan et encore 600 euros de plus pour le Duster.

Cette fois, le constructeur propose la bicarburation essence/GPL au même prix que les versions essence. Pour les clients, le gain est donc immédiat et dès l'achat.

Ainsi, le Duster TCe Eco G est disponible dès le premier niveau de finition (Access) à partir de 12 490 euros. Sur les autres modèles de la gamme, l'offre GPL est disponible à partir du deuxième niveau de

finition (Essentiel) soit 11 190 euros pour la Sandero, 10 960 euros pour la Logan et 12 710 euros pour la Logan MCV.

Selon la grille de malus de janvier et février, avec la mesure NEDC corrélé des émissions de CO2, les clients bénéficient déjà d'une première économie notable (325 euros) sur le Duster puisque le malus est de 400 euros en version essence (125 g) et de 75 euros en version GPL (111 g). Pour les Sandero, Logan et Logan MCV, l'économie sur le malus est symbolique : 50 euros en version essence (110g), neutre en version GPL (98 g).

On ne connaît pas encore les émissions WLTP de ces versions GPL et l'économie de malus pourrait être différente à partir de mars.

Ce qui ne change pas, en revanche, ce sont les économies de carburant à l'usage. Selon le dernier relevé de CFBP (Comité français du butane et du propane) le prix moyen à la pompe du GPL est de 0,85 euro/litre, soit 44% moins cher que le prix moyen du SP95 (1,52 euros/l) et 41% moins cher que le gazole (1,46 euros/l).

La différence de prix à la pompe est largement suffisante pour absorber la consommation plus importante de carburant en GPL : estimée à 27%, elle est donc amortie dès que le prix du litre d'essence dépasse 1,08 euros, l'économie est donc largement garantie sur la durée.

Si la baisse des émissions de CO2 en GPL permet une économie au client sur le malus, elle sera également très importante pour permettre au groupe Renault d'atteindre son objectif CO2 dans le cadre de la réglementation européenne CAFE. Sur l'année 2019, la moyenne des émissions de CO2 de Dacia est très au-dessus de la moyenne du marché français (avec 119,4 g, pour une moyenne France à 111,5 g), elle est aussi très supérieure à celle de la marque Renault (110 g, ou 105 g avec double comptage des véhicules électriques). Elle est surtout encore très loin de l'objectif CO2 européen du groupe Renault qui se situe autour de 93/94 g (en tout cas en dessous de 95 g compte tenu du poids moyen de sa gamme).

Par rapport à ces moyennes 2019, le moteur TCe 100 lancé dans sa version essence le 30 juillet 2019 apporte déjà des gains significatifs de consommation et de performance par rapport au SCe 115 qu'il a remplacé : 18% d'émissions de CO2 en moins. Les versions GPL apportent en moyenne une baisse supplémentaire de 11% des émissions de CO2 par rapport à l'essence et seront donc importantes pour la marque pour abaisser la moyenne CO2 de la marque Dacia. Pour inciter son réseau à les commercialiser, le groupe Renault a mis en place un objectif commercial "véhicules verts" (qui comprend les véhicules électriques, hybrides et GPL) au côté d'un objectif "véhicules thermiques".



Les immatriculations GPL qui sont restées confidentielles en 2019 pourraient décoller cette année. En 2019, le GPL aura représenté à peine plus de 2 000 immatriculations à 90% des modèles Dacia, soit moins de 0,1% du marché. Au sein de la gamme Dacia, la part de GPL a été la plus importante sur le Lodgy (5% sur l'ensemble de l'année avec un pic à 8,5% à fin juin). Sur le Duster, la part du GPL a été de l'ordre de 1% de ses volumes en 2019 avec une part du Diesel encore à 71%.

Malgré une bonne disponibilité du GPL à la pompe (1 600 stations-service, soit une tous les 60 km, selon le CFBP), l'offre est rare puisqu'à part Dacia il n'y a plus cette année que la Fiat Panda.

Florence Lagarde