CARBURANTS AUTOMOBILES

Plaidoyer pour une large utilisation du GPLC

La consommation nationale des carburants routiers croît à un rythme effréné. En 2011, elle a dépassé 12 millions de tonnes, soit un coût de 15 milliards de dollars US ou, en termes plus parlants, l'équivalent du quart de la totalité de nos revenus d'exportation des hydrocarbures. Cette consommation représente donc un enjeu économique majeur.

Elle l'est d'autant plus qu'elle n'est satisfaite que par une importation massive et coûteuse de gasoil et d'essence. L'on annonce même la mobilisation de moyens financiers considérables pour réaliser une multitude de raffineries afin de répondre à la demande. Entretemps, la consommation du GPLC, qui est également un carburant automobile, stagne malgré sa grande disponibilité dans notre pays. Pourquoi ce carburant n'arrive pas à prendre le relais des carburants conventionnels ? Est-ce pour des raisons techniques, environnementales ou économiques ? Ce sont ces questions que nous essaierons de traiter dans cette contribution.

Carburation au GPL : une technologie éprouvée, propre et rentable

L'utilisation du GPL comme carburant moteur a fait ses preuves au niveau mondial depuis plus de 40 ans. Le parc des véhicules roulant au GPLC comprenait 7 millions d'unités en 2000. Il est passé à plus de 15 millions aujourd'hui et s'accroît annuellement de quelque 1,5 million de véhicules supplémentaires. En Algérie, l'introduction sur le marché du GPLC, dès le début des années 1980, a montré notamment que ce type de carburation était performant et ne posait aucun problème particulier de sécurité. Elle a aussi permis à nos opérateurs de bien maîtriser cette technologie. Au plan technique, le GPLC est d'une qualité bien supérieure à celle des autres carburants. Son homogénéité, son haut pouvoir calorifique et son indice d'octane élevé permettent un fonctionnement du moteur plus efficient. Sa nature gazeuse évite la dilution des lubrifiants au niveau des parois des cylindres assurant ainsi une lubrification plus efficace et, par voie de conséquence, une réduction de l'usure du moteur. Enfin, l'absence d'impuretés dans le GPLC réduit sensiblement l'encrassement du moteur que l'on ne peut éviter dans le cas de la carburation à l'essence ou au gasoil.

Par exemple, la Turquie a réussi à convertir près de 1 million de véhicules en 3 années (1998-2000), la Corée du Sud en a converti 1 million entre 1999 et 2001 et plus récemment encore, la Pologne est passée au premier rang mondial en termes de parc GPLC avec la conversion entre 2001 et 2005 de plus de 1,5 million de véhicules.

Au plan environnemental, tous les essais menés par les laboratoires spécialisés montrent que le GPL est un carburant beaucoup plus écologique que l'essence et le gasoil. C'est un carburant vert. Il n'émet notamment pas les fameuses particules de carbone que l'Organisation mondiale de la santé vient de classer comme polluants hautement cancérigènes et qui font tant de ravages dans nos villes. Enfin, au plan économique, la carburation au GPLC présente un degré de rentabilité nettement plus élevé que celui des essences et du gasoil. Elle ne requiert pas, non plus, de lourds investissements comme c'est le cas des carburants classiques. Elle permet surtout au pays d'éviter le recours à l'importation avec tous les aléas qui y sont liés.

Mix carburants actuel : 75% de gasoil et moins de 3% de ... GPLC

Les carburants routiers distribués sur le marché national comprennent 3 types d'essence (essence normale, essence super et essence sans plomb), le gasoil et le GPL carburant (sirghaz). Selon les données publiques disponibles, la consommation de gasoil constitue à elle seule près de 75% du mix des carburants routiers, soit environ 9 millions de tonnes pour l'année 2011. Cette consommation croît à un taux à deux chiffres. Selon ces mêmes sources, elle atteindrait entre 14 et 17 millions de tonnes en 2019. Cette véritable explosion de la demande du gasoil ne s'explique pas uniquement le développement économique du pays. Elle est surtout le résultat de la très forte diésélisation du parc des véhicules particuliers que l'on a connue ces dernières années.

Quant à la consommation de GPL carburant, elle ne représente que 3% du mix carburants. Elle stagne autour de 350 000 tonnes/an depuis 2004-2005. En termes relatifs, la part que représente le GPL Carburant dans la consommation globale ne cesse de régresser. Ce bref rappel sur la structure du marché intérieur des carburants routiers montre clairement que la consommation du GPL carburant demeure marginale malgré tous ses atouts et, surtout, malgré sa plus grande disponibilité au niveau national. Par contre, la consommation de gasoil ne cesse de croître à un rythme très élevé alors que la production nationale, de l'ordre de 7 000 000 tonnes/an, ne répond plus à la demande. Dans ce modèle «extraverti», l'importation du gasoil, déjà importante aujourd'hui, ira crescendo dans les prochaines années. Elle ne pourra pas être évitée, comme on pourrait le penser, par la réalisation de nouvelles raffineries. A terme, une telle solution ne ferait que déplacer le problème en remplaçant l'importation des produits raffinés par celle du pétrole.

Fiscalité : un handicap pour la promotion du GPLC

Les dernières mesures d'allégement fiscal en faveur de la promotion de l'utilisation du GPLC remontent aux années 1980-1990. Ces mesures, essentiellement l'application d'un taux réduit de TVA, ont été très efficaces jusqu'au début des années 2000. Elles ne sont malheureusement plus suffisamment incitatives aujourd'hui. Le tassement de la demande de ce carburant depuis 2005 est la meilleure preuve de leur inefficacité.

Au plan environnemental, tous les essais menés par les laboratoires spécialisés montrent que le GPL est un carburant beaucoup plus écologique que l'essence et le gasoil. C'est un carburant vert.

Bien au contraire, le régime fiscal actuel est plutôt en faveur de la diésélisation du parc des véhicules particuliers[1]. A titre d'exemple, le barème des droits de douane et de la TVA, déterminant dans la formation des prix des véhicules, prévoit l'application des mêmes taux d'imposition tant pour les véhicules diesel de grosse cylindrée, y compris beaucoup de 4X4, que pour les plus petites berlines à essence. Même la TVN (taxe sur véhicules neufs), censée différencier entre les deux types de motorisation, est, en réalité, d'un montant similaire pour tous les véhicules de cylindrée inférieure ou égale à 2 500cc, soit la quasi-totalité du parc. Elle n'est en défaveur du diesel que pour les cylindrées supérieures à 2 500cc (sic).

Aussi paradoxal que cela puisse paraître, le système des prix n'est pas, non plus, en faveur du GPLC. A première vue, le prix affiché du GPLC (9 DA/litre) semble plus bas que celui du gasoil (13,70 DA/litre). Hélas, ceci n'est vrai qu'en apparence car, pour pouvoir comparer correctement ces prix, il faut bien évidemment les ramener à la quantité réelle d'énergie contenue dans un litre de GPLC ou de gasoil. Autrement dit, il faut comparer les prix par unité d'énergie et non par unité de volume. Sur cette base, les prix du gasoil et du GPLC sont équivalents. Ils sont de l'ordre de 0,38 DA le million de joules pour les deux produits.

Contrairement donc à ce que l'on pouvait croire, le régime fiscal et le système des prix ne favorisent pas du tout le GPLC. Ils assurent plutôt la promotion du gasoil, en partie importé.

Que faire pour la généralisation de l'utilisation du GPLC ?

La question de l'opportunité de promouvoir le GPL carburant fait consensus au niveau de tous les acteurs concernés et notamment du département de l'énergie qui ne cesse de clamer que la généralisation de l'utilisation du GPL carburant constitue un axe stratégique de la politique énergétique nationale. Dans la réalité, force est cependant de constater qu'aucune action déterminante n'est prise concrètement pour assurer un véritable décollage de la consommation de ce carburant. Pour atteindre cet objectif, des mesures autrement plus fortes s'avèrent indispensables. Celles qui, selon nous, sont les plus appropriées consisteraient à :

1) prévoir un abattement fiscal sur la nouvelle taxe sur véhicules neufs prévue par la loi de finances 2008 d'un montant égal au coût de la conversion au GPLC (35 000 DA en moyenne) pour tous les véhicules neufs convertis au GPLC ;

2) rétablir le crédit à la consommation pour les véhicules convertis au GPLC seulement ;

3) demander, par un dispositif réglementaire approprié, aux concessionnaires de proposer à la vente au public des véhicules convertis au GPLC, en grand nombre, selon un programme national préétabli.

Ces mesures peuvent paraître extrêmes ou trop dirigistes. Elles n'ont en fait rien d'exceptionnelle. Elles ont été expérimentées à maintes reprises et avec succès sous d'autres cieux. Ainsi, et à titre d'exemple, des bonus sont consentis dans plusieurs pays européens et aux Etats-Unis pour encourager l'achat de véhicules peu consommateurs d'énergie ou utilisant un carburant propre. Ces bonus peuvent atteindre, comme dans le cas de l'achat en France de véhicules convertis au GPL carburant, la somme de 2 000 euros par véhicule, soit un montant sept (7) fois plus élevé que l'abattement fiscal préconisé ci-dessus (35 000 DA).

Bien évidemment, pour être réalisable, le programme national de conversion devra tenir compte des capacités techniques disponibles. Il devra être préparé en concertation avec l'ensemble des intervenants et notamment des concessionnaires et des sociétés spécialisées dans la conversion. De notre point de vue, ce programme devrait prévoir la conversion de 25 à 30% des véhicules à essence neufs vendus sur le marché national dès la première année du lancement de ce programme et atteindre, progressivement, 100% du marché dans un délai de 3 ou 4 années. Un tel programme, en apparence ambitieux, est cependant parfaitement réalisable au vu du vaste réseau d'installateurs agréés riches d'une expertise acquise depuis plus de 20 ans et dont le nombre dépasse la trentaine aujourd'hui. Il n'est aussi en rien utopique si l'on se base sur l'expérience internationale dans le domaine. Par exemple, la Turquie a réussi à convertir près de 1 million de véhicules en 3 années (1998-2000), la Corée du Sud en a converti 1 million entre 1999 et 2001 et plus récemment encore, la Pologne est passée au premier rang mondial en termes de parc GPLC avec la conversion entre 2001 et 2005 de plus de 1,5 million de véhicules. Ces quelques exemples démontrent que la conversion en Algérie de 200 000 à 250 000 véhicules/an, dans un délai de 4 ans, ne devrait pas poser problème pour peu que l'ensemble des acteurs concernés mobilisent leurs moyens et conjuguent leurs efforts à cet effet.

Photo : DR

Salah AZZOUG
ingénieur en raffinage et pétrochimie
azzoug_s@yahoo.com

A titre d'exemple, le barème des droits de douane et de la TVA, déterminant dans la formation des prix des véhicules, prévoit l'application des mêmes taux d'imposition tant pour les véhicules diesel de grosse cylindrée, y compris beaucoup de 4X4, que pour les plus petites berlines à essence.

Conclusion

Le GPLC constitue le carburant idéal pour le parc national des véhicules particuliers en raison de ses innombrables avantages économique, technique et environnemental. Comparativement aux autres carburants, l'abondance du GPLC au niveau national permet aussi de mieux assurer la sécurité et l'indépendance énergétique de notre pays. A ce titre, il devrait bénéficier d'une fiscalité avantageuse spécifique qui lui permette d'occuper une place prépondérante dans le modèle national de consommation des carburants routiers.

(1) Voir «La diésélisation du parc : un double non-sens écologique et économique» : contribution du même auteur, parue dans le quotidien *El Watan* du 21 septembre 2011.

S. A.