

LPG : COMMENT CA MARCHE ?

Régulièrement, le LPG est remis à l'ordre du jour et les arguments avancés, tant par les défenseurs que par les détracteurs de ce carburant, n'ont pas beaucoup changé depuis des années.

Si vous avez un jour songé à acheter une voiture ou à en changer, vous vous êtes probablement déjà posé la question suivante : essence ou diesel ? C'est oublier qu'il existe un troisième choix : le LPG. Celui-ci, considéré comme le carburant le plus propre parmi ceux facilement disponibles sur le marché, traîne parfois une réputation qui n'est pas très engageante.

Pourtant, le LPG a évolué et est devenu une technologie moderne qui n'a plus grand-chose à voir avec ce qui se faisait auparavant. Carburant peu polluant et très bon marché, le LPG a déjà convaincu quelques milliers d'automobilistes en Belgique.

Quels changements par rapport à l'essence ? La nature gazeuse du LPG oblige l'installateur à recourir à des réservoirs spéciaux, pressurisés. C'est pratiquement la seule contrainte de poids à accepter si l'on veut "carburer" au LPG. Pour le reste, le moteur à essence (et à essence uniquement, le principe de fonctionnement du moteur diesel étant trop différent) s'adapte sans gros problème à ce nouveau carburant. Attention cependant, certains moteurs sont plus difficiles que d'autres face au LPG, surtout à cause de la nature plus "sèche" de ce gaz, et l'on recommande souvent de rouler de temps en temps à l'essence. Après transformation, vous obtiendrez une voiture qui comprend deux réservoirs : celui qui sert à stocker l'essence et un nouveau, dans le coffre, pour le LPG. Ce réservoir peut se faire très discret en prenant la place de la roue de secours, ce qui permet de conserver un plancher de coffre plat. Les capacités de ces réservoirs toriques sont cependant limitées (de l'ordre de 40 litres), ce qui réduit d'autant votre autonomie "LPG". A noter également qu'une voiture qui roule au LPG consomme de 0 à 20% en plus par rapport à son homologue à essence (ce qui est essentiellement à cause de la nature gazeuse du LPG, pas de pollution supplémentaire à craindre).

ET CE N'EST PAS UN PEU DANGEREUX ?

Voilà peut-être l'étiquette la plus tenace collée au LPG ... Nous sommes bien sûr ici en présence d'un gaz comprimé, hautement inflammable (mais l'essence brûle très bien aussi !). C'est bien pour cette raison que les normes imposées aux installateurs sont très

strictes en la matière. Le risque est en fait le suivant : lors d'une forte élévation de la température, le gaz se dilate et risque de faire exploser le réservoir si celui-ci ne résiste pas à la pression à laquelle il est soumis. Si en plus il y a le feu, cela risque de "faire des étincelles".

En vue d'éviter de tels accidents, les réservoirs LPG sont équipés d'une soupape de sécurité qui rejette l'excédent de gaz, pour maintenir le réservoir dans des limites acceptables de pression. De plus, le réservoir ne peut être rempli qu'à 80% de sa capacité maximale (sur les systèmes récents cette limite est même gérée automatiquement).

Ces deux précautions prises, un réservoir LPG est plus sûr qu'un réservoir à essence... notamment en cas d'accident.

La législation en matière d'installation du LPG dans un véhicule est plus stricte qu'auparavant, les installateurs doivent maintenant être agréés.

Avec toutes ces mesures supplémentaires, on peut aussi espérer qu'à l'avenir les voitures au LPG seront autorisées dans les parkings souterrains, ce qui est encore interdit à l'heure actuelle. Ne lésinez pas sur la qualité de l'installation, c'est votre meilleure garantie pour une installation LPG sans soucis !

ET L'ENVIRONNEMENT ?

Un des nombreux avantages du LPG est la faible pollution engendrée par la voiture utilisant ce carburant. Sans entrer dans trop de détails, le LPG produit moins de NO_x (oxydes d'azote), de CO (monoxyde de carbone) et de HC (hydrocarbures imbrûlés) que les deux autres protagonistes classiques, à savoir l'essence et le diesel.

Ces polluants sont néfastes à bien des égards, que ce soit au niveau de notre santé (problèmes respiratoires, risques cancérogènes) ou de notre environnement (pluies acides, effet de serre, etc). Les données rencontrées dans la littérature sont assez variables mais toutes convergent vers un caractère moins polluant du LPG, même face aux moteurs essence ou diesel modernes.

MAIS CE N'EST PAS TOUT !

Le LPG a encore d'autres avantages environnementaux!



RÉGION WALLONNE

Avec le soutien du
Ministre wallon de
l'Environnement



ÉCOCONSO du conseil à l'action

59 Avenue Cardinal Mercier, 5000 Namur

www.ecoconso.be | 081/730.730

Fiche N°116

D'une part, le LPG est un produit gazeux simple : il ne contient ni plomb, ni benzène et pratiquement pas de soufre. Le benzène, par exemple, est un des hydrocarbures rejetés par les moteurs à essence et diesel, et est décrié à cause de ses effets cancérigènes prouvés. Quant aux particules, ces poussières fines émises par les moteurs diesel (et suspectées d'être cancérigènes), le LPG n'en produit pas non plus.

Par ailleurs, "rouler au gaz" permet de diminuer d'autant la consommation globale d'essence ou de diesel, ce qui n'est pas négligeable. Enfin, cela permet de valoriser le LPG, au lieu de le brûler en torchères sur les lieux d'extraction du pétrole... juste pour s'en débarrasser ! Vous avez dit développement durable ?

TOUTES LES VOITURES PEUVENT-ELLES ROULER AU LPG ?

Non, seuls les modèles fonctionnant à l'essence sont adaptables au LPG. Admettons que, convaincus par les arguments développés ci-dessus, vous décidiez d'adopter le LPG. Si vous avez déjà une voiture, vous devrez probablement passer par un installateur indépendant. Si vous comptez en acquérir une nouvelle, la plupart des constructeurs proposent une ou plusieurs versions LPG de leurs modèles-phares (de série ou transformés par un installateur qui travaille avec le constructeur).

Ce n'est pas toujours renseigné dans les catalogues... informez-vous !

En effet, en fonction de la marque et du concessionnaire auquel vous vous adresserez, vous rencontrerez plus ou moins d'obstacles à transformer votre voiture au LPG. Certaines marques soutiennent ce carburant, d'autres pas du tout : c'est un point à ne pas négliger pour éviter d'éventuels problèmes.

DES PETITS PLUS !

Le LPG étant un carburant "propre", votre moteur s'encrasse moins et voit sa durée de vie augmenter. De plus, les moteurs fonctionnant au LPG sont en général plus silencieux et ont plus de couple que quand ils fonctionnent à l'essence.

ET À L'ÉTRANGER ?

Si vous voyagez régulièrement, vous serez sûrement soucieux de trouver votre carburant préféré - maintenant le LPG ! - un peu partout en Europe. Le nombre de stations qui proposent du LPG sont, comme en Belgique, plus rares que les "classiques". Du reste, en Europe, la situation du LPG est très variable. Des pays comme l'Italie ou la Hollande sont très bien desservis. La France s'y met, après la récente détaxation partielle de ce carburant.

Munissez-vous cependant d'un adaptateur, toutes les pompes d'Europe ne sont pas munies du même embout qu'en Belgique.

ALORS, J'OSE ?

Le LPG a vécu dans l'ombre du diesel et de l'essence pendant de nombreuses années. En outre, quelques installations bricolées ont terni son image de marque.

Mais le LPG est un concurrent très sérieux pour les carburants classiques.

Néanmoins, il vous faudra faire un effort pour passer au LPG, que ce soit pour convaincre (éventuellement) votre garagiste, ou pour changer vos habitudes (remplissage du réservoir différent, toutes les pompes ne proposent pas le LPG etc.) Au vu des avantages environnementaux et financiers, le jeu en vaut la chandelle...

COMBIEN COÛTE L'INSTALLATION ?

Pour une installation de bon niveau (nécessaire avec les moteurs bardés d'électronique que nous connaissons actuellement), il faut compter entre 1500 et 2500 € TVAC, suivant les modèles et le type d'installation. On vous laisse en général le choix entre la bonbonne dans le coffre ou le réservoir de forme torique, à la place de la roue de secours. Dans ce cas-là, le volume du coffre est préservé, mais bien sûr la roue de secours doit trouver place ailleurs ou être remplacée par un kit anti-crevaisin (comme dans certaines voitures sportives au coffre trop petit).

Certes, c'est un investissement. Mais à ce prix-là, vous pouvez être sûr d'avoir une installation de qualité. N'oubliez pas non plus qu'un modèle diesel nécessite aussi un investissement supérieur à son homologue à essence. Pour comparer les différents modèles, il est donc plus intéressant de regarder le coût au kilomètre. Suivant les calculs effectués par des magazines spécialisés, beaucoup de modèles LPG sont plus rentables que les modèles correspondants à essence ou au diesel, et ce tout compris : installation, taxes "LPG", surconsommation, etc.

COMBIEN COÛTE LE CARBURANT ?

Selon les périodes et le cours du pétrole, le litre de LPG varie entre 0,25 et 0,40 €, soit presque systématiquement 0,75 € de moins que le litre d'essence !

QUELLES SONT LES TAXES ?

Une voiture roulant au LPG est soumise aux mêmes taxes que les autres voitures. Néanmoins, et pour des raisons de fiscalité européenne, les propriétaires de voitures équipées au LPG doivent payer une taxe annuelle supplémentaire de 89,24 € à 208,23 €. En effet, au regard des législations européennes, les carburants doivent être soumis aux accises, ce qui n'est pas le cas du LPG en Belgique. L'Europe a accepté que la Belgique conserve ce système, sinon le prix du litre de LPG aurait dû augmenter de 0,05 €/litre minimum.

EN PRATIQUE :

La liste des pompes qui gazent :

- Réseau Eco-consommation au 081 730 730
- <http://www.cargas.be> : liste des pompes LPG de la marque Primagaz.

Pour toutes les questions sur le LPG :

- Cargas Info : tous les mardis et jeudis au 02/558.04.50 - Fax : 02/520.58.18