



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

GPL

Question écrite n° 121500

Texte de la question

M. Pierre-Christophe Baguet attire l'attention de M. le ministre auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur le système des primes aux véhicules moins polluants. En effet, la prime pour les voitures fonctionnant au GPL a été supprimée par un décret du 26 décembre 2010, mais la prime pour les véhicules émettant moins de 60g/km a été maintenue, favorisant ainsi les voitures électriques. Or aucune prime n'est prévue pour favoriser le développement du GPL, peu émetteur de CO₂, notamment pour inciter le développement de l'utilisation du GPL pour les véhicules de transport en commun. C'est pourquoi il lui demande quelles mesures il entend prendre pour favoriser le développement des transports en commun moins polluants.

Texte de la réponse

Mis en place dans le cadre des mesures prises à la suite du Grenelle de l'environnement, le bonus malus automobile vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre en encourageant l'achat de véhicules plus respectueux de l'environnement. Assis sur les émissions de CO₂, ce dispositif permet d'accorder une subvention à l'achat de véhicules particuliers neufs faiblement émetteurs alors que les véhicules fortement émetteurs sont taxés à l'occasion de leur première immatriculation. Jusqu'à fin 2010, les véhicules fonctionnant au GPL étaient assujettis à un barème spécifique. Ils bénéficiaient d'une prime de 2 000 €, sous réserve que leurs émissions de CO₂/km soient inférieures ou égales à 135 g. Pour un même niveau d'émissions, les autres véhicules bénéficiaient d'un bonus de 100 €, 500 € ou 1 000 €. Ce barème spécifique a permis, entre 2008 et 2010, de multiplier les ventes : le nombre de véhicules fonctionnant au GPL et bénéficiant du bonus est passé de 500 en 2008 à 25 000 en 2009 et plus de 74 500 en 2010, contribuant largement au déficit du bonus malus. Sur le plan environnemental, et au-delà du CO₂, les autres polluants présentant un impact sur la santé et sur l'environnement font l'objet d'une réglementation toujours plus sévère (normes euro). L'amélioration de ces normes d'émissions a significativement réduit les écarts entre véhicules fonctionnant à l'essence, au diesel ou au GPL : selon l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), si les véhicules fonctionnant au GPL ne produisent pas de particules et très peu d'oxyde d'azote, ils produisent en revanche plus de monoxyde de carbone que les véhicules essence ou diesel, et plus d'hydrocarbures imbrûlés que les véhicules diesel. Concernant le CO₂, les gains environnementaux sont proches de zéro par rapport à un véhicule essence ou diesel. L'avantage comparatif du GPL par rapport aux véhicules essence et diesel neufs paraît donc aujourd'hui très limité. Sur le plan fiscal, les véhicules GPL bénéficient aujourd'hui d'une taxe intérieure à la consommation sur le GPL à taux réduit. Cet avantage fiscal fait du GPL le carburant liquide le moins cher du marché, et permet un gain estimé entre 1 000 € et 2 400 € sur la durée de vie du véhicule. De plus, une exonération totale ou partielle de la taxe proportionnelle sur les certificats d'immatriculation peut être accordée selon les régions. Hors prime de 2 000 €, l'achat ou la transformation d'un véhicule GPL reste donc une opération rentable. Au regard des faibles avantages environnementaux du carburant GPL et de l'avantage fiscal dont il bénéficie déjà, l'octroi d'une prime à l'achat de 2 000 € dans le cadre d'un barème spécifique du bonus malus ne semble donc plus justifié. Par ailleurs, dans un contexte où le parc automobile mondial est en très forte croissance, la dépendance du transport au pétrole (50 % de la facture pétrolière de la France) pose des problèmes économiques (déficit commercial) et géopolitiques (risques sur les approvisionnements pétroliers) qui

ne feront que croître avec la raréfaction de cette ressource. C'est pourquoi le Gouvernement a lancé un plan national de déploiement des véhicules électriques et hybrides rechargeables, disponible sur le site internet du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement. Avec un objectif de 2 millions de véhicules électriques et hybrides rechargeables à horizon 2020 (soit environ 6 % du parc automobile national), le développement de cette filière permettra alors de réduire les importations de pétrole d'environ 4 Mtep et une réduction des émissions de CO₂ d'environ 17,5 millions de tonnes (horizon 2020), ce qui représente une réduction de 3 % de nos émissions de CO₂ par rapport à 2007. Concernant les bus et les poids lourds, l'ADEME propose de nombreuses aides à destination des collectivités et des entreprises sur les technologies GNV, GPL, filtres à particules, hybrides et électriques. A titre d'exemple, peuvent être cités les soutiens au renouvellement d'une partie des flottes en véhicules propres, à la mise en place de plans de déplacement, à la promotion de nouveaux services de mobilité, ou encore aux opérations nouvelles à caractère exemplaire pour lesquelles un financement à hauteur de 40 % est possible. L'ensemble de ces aides est consultable sur le site internet de l'ADEME. Enfin, le programme « investissements d'avenir » a été lancé par le président de la République le 14 décembre 2009 à la suite des travaux de la Commission Juppé-Rocard chargée de réfléchir aux priorités stratégiques du grand emprunt national. L'objectif est d'accélérer la transition de notre pays vers un nouveau modèle de développement basé sur l'économie de la connaissance et l'économie verte. Au total, 35 milliards d'euros seront engagés pour financer quatre grandes thématiques : l'enseignement supérieur, la recherche et la formation (18,9 milliards d'euros), les filières industrielles et PME (6,5 milliards), le développement durable (5,1 milliards), le numérique (4,5 milliards). Les véhicules routiers faiblement émetteurs de CO₂ et les solutions de mobilité décarbonée (moteurs thermiques optimisés, faible cylindrée, chaîne de fraction électrique, stockage de l'énergie, nouvelle génération de poids lourds et bus, hybrides et électriques, gestion de l'énergie, allègement des masses, recharge et performances des batteries, infrastructures de charge pour véhicules électriques...) apparaissent comme l'une des priorités de la thématique « filières industrielles et PME ». Il est ainsi prévu que 750 millions d'euros soient investis sur ce sujet au travers du programme « véhicules du futur », attribués pour 1/3 sous forme de subventions, et pour 2/3 sous forme d'avances remboursables, prêts ou prises de participations. L'ensemble des appels à manifestations d'intérêt est consultable sur le site internet de l'ADEME.

Données clés

Auteur : [M. Pierre-Christophe Baguet](#)

Circonscription : Hauts-de-Seine (9^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 121500

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 8 novembre 2011, page 11756

Réponse publiée le : 20 mars 2012, page 2482