



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

automobiles

Question écrite n° 90857

Texte de la question

M. Jacques Remiller appelle l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, sur la nécessité d'encourager l'innovation dans le but d'inventer les technologies de demain. En effet, les enjeux de l'énergie et de l'environnement sont devenus pour nos sociétés leurs premières préoccupations. Il lui demande notamment quelles initiatives ont été engagées afin de préparer l'utilisation fréquente de véhicules décarbonés.

Texte de la réponse

Afin de préparer l'utilisation fréquente de véhicules décarbonés, le Gouvernement a mis en place trois dispositifs principaux : un plan de développement des véhicules électriques et hybrides ; une incitation à l'achat de véhicules propres avec le dispositif de bonus-malus écologique ; la promotion d'une meilleure information grâce à l'étiquetage des véhicules. Le 1er octobre 2009, le Gouvernement a présenté le plan pour le développement des véhicules électriques et hybrides rechargeables. L'objectif est de voir circuler 2 millions de véhicules de ce type d'ici à 2020. Concrètement, le plan se déploiera dans les différents domaines du véhicule électrique (batteries, infrastructures de recharge, recherche, industrialisation). Le fonds stratégique d'investissement prendra une participation à hauteur de 125 MEUR dans la création d'une usine de batteries sur le site de Renault, à Flins. Ce site produira 100 000 batteries par an (350 000 à terme) et permettra d'approvisionner d'autres constructeurs. Suite aux deux premiers appels à projets sur le véhicule électrique lancés dans le cadre du fonds démonstrateurs de recherche (11 projets innovants, financés à hauteur de 56,9 MEUR fin 2008, et 35 dossiers déposés pour une intervention prévue de 50 MEUR, fin 2010), l'ADEME lancera, fin 2010, deux autres appels à projets sur les « infrastructures de recharge » et la « mobilité » dans le cadre des investissements d'avenir. La loi sur les investissements d'avenir prévoit une enveloppe de 750 MEUR dans le cadre du programme « véhicule du futur » pour financer le développement de nouvelles technologies dans le secteur automobile. Par ailleurs, dans le cadre du pacte automobile, 250 MEUR de prêts bonifiés ont été ouverts par l'État afin de favoriser l'industrialisation des véhicules décarbonés. Un groupe de grandes entreprises, d'associations de collectivités et de représentants de l'État a signé en avril 2010 une convention de constitution d'un groupement de commandes pour une quantité estimée à 50 000 véhicules électriques. Ces commandes pourront s'élever à plus de 100 000 unités d'ici à 2015, et permettront de constituer un marché de flottes. Au vu des effets du bonus-malus automobile (+ 70 % de ventes pour les véhicules bénéficiant du bonus en dix-huit mois), l'État a confirmé le maintien jusqu'en 2012 du bonus de 5 000 EUR pour l'achat de véhicules émettant moins de 60 g de CO₂/km, afin de favoriser la demande. Enfin, un réseau de 900 000 points de recharge privés et 75 000 points de recharge accessibles au public sera développé d'ici à 2015, porté à 4 millions de points de recharge privés et 400 000 points de recharge publics en 2020. Ces infrastructures nécessiteront un investissement de 4,7 MEUR à l'horizon 2020. Treize agglomérations pilotes se sont déjà engagées à déployer des infrastructures de recharge dès 2010 : Bordeaux, Grenoble, Rennes, Nice, Angoulême, Aix-en-Provence, Orléans, Paris, Rouen, Strasbourg, le Havre, la Rochelle et le Grand Nancy. S'agissant du dispositif de bonus-malus écologique, il constitue la première application concrète du « signal prix » proposé par le Grenelle de

l'environnement. Il vise trois objectifs inciter les acheteurs de véhicules neufs à privilégier les véhicules à faibles émissions de CO2 stimuler l'innovation technologique des constructeurs et accélérer le renouvellement du parc automobile. Le dispositif d'aide à l'acquisition des véhicules propres comporte trois volets - le premier consiste à allouer une prime ou « bonus », d'un montant de 100 à 5 000 EUR, pour toute acquisition d'une voiture neuve faiblement émettrice de CO2 ; le deuxième volet consiste à ajouter au bonus un « super-bonus » de 300 EUR, si l'acquisition du véhicule propre s'accompagne de la mise au rebut d'un vieux véhicule de plus de quinze ans. Ce volet, actif en 2008, a été supplanté par la prime à la casse pour les années 2009 et 2010 en cas de retrait d'un véhicule de plus de 10 ans accompagnant l'achat d'un véhicule émettant moins de 160 g de CO2/km. Cette prime à la casse représentait un montant de 1 000 EUR en 2009, 700 EUR pour le premier semestre 2010, et représente 500 EUR pour le second semestre 2010 ; enfin, le troisième volet consiste à prélever un malus sur l'acquisition des voitures neuves les plus fortement émettrices de CO2. Conformément à l'article 63 de la loi de finances rectificative pour 2007, le produit de la taxe est affecté au fonds d'aide à l'acquisition des véhicules propres. L'année 2010 a vu l'abaissement de 5 g de CO2/km des seuils d'éligibilité au bonus et de déclenchement du malus conformément au rythme annoncé initialement lors de la création du bonus-malus. Les textes prévoient également des évolutions des seuils en 2011 et 2012, afin d'accompagner les efforts d'innovations technologiques des constructeurs automobiles. Le bonus évoluera donc en 2011 : l'extension de la zone neutre avec la suppression du plus petit bonus de 100EUR pour les véhicules entre 110-120 g de CO2/km : le passage de 500 EUR à 400 EUR pour la tranche de 90-110 g de CO2/km ; le passage de 1 000 EUR à 800 EUR pour la tranche de 60-90 g de CO2/km - la suppression du barème spécifique pour les véhicules GPL ; le passage de 135 g à 110 g de CO2/km pour le seuil d'éligibilité au bonus de 2 000 EUR ; pour les véhicules hybrides ; le maintien du bonus de 5 000 EUR pour les véhicules tout électrique ; Enfin, concernant l'étiquette voiture « Consommation et émission de CO2 », celle-ci est obligatoire et doit être apposée sur chaque voiture particulière neuve, ou affichée à proximité, de manière visible dans tous les lieux de vente en France. L'étiquette comporte sept classes de couleurs différentes. Elle permet à tout acheteur potentiel d'automobile, d'être renseigné de manière lisible et comparative sur les émissions de CO2 du véhicule.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Remiller](#)

Circonscription : Isère (8^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 90857

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et mer

Ministère attributaire : Écologie, développement durable, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 19 octobre 2010, page 11294

Réponse publiée le : 11 janvier 2011, page 219