



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

## véhicules motorisés

Question écrite n° 9721

### Texte de la question

M. André Wojciechowski attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, sur les mesures d'incitation financières et fiscales à envisager pour inciter les constructeurs de matériels roulants particuliers comme publics à transiter vers des motorisations réduisant la consommation d'énergie et l'émission de CO<sub>2</sub>. Il lui demande s'il est envisageable d'associer des mesures incitatives (crédit d'impôt pour les recherches concernant les motorisations et le stockage de l'énergie) à des mesures coercitives (une taxe à la tonne de CO<sub>2</sub> dérogée) et s'il ne serait pas opportun de transposer au secteur des transports (27 % du CO<sub>2</sub> émis provient des transports) le système du crédit carbone existant pour les entreprises polluantes.

### Texte de la réponse

Dans le secteur des véhicules routiers, la politique durable des transports doit faire face à des enjeux majeurs : d'une part, sur le plan énergétique, réduire la dépendance vis-à-vis des énergies fossiles, d'autre part, sur le plan écologique, réduire les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions et les nuisances engendrées par les véhicules. Pour l'économie, il est en outre très important que l'industrie automobile réussisse sa mutation technologique et industrielle vers la production de véhicules à très basses émissions de gaz à effet de serre. Le Grenelle de l'environnement a défini les principes d'une politique durable des transports et fixé un objectif de réduction de 20 % en 2020 des émissions de CO<sub>2</sub>, afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990. La poursuite de cet objectif passe entre autres par l'amélioration des performances environnementales et énergétiques des véhicules. En la matière, l'objectif est de ramener les émissions moyennes de dioxyde de carbone de l'ensemble du parc des véhicules particuliers en circulation de 176 g de CO<sub>2</sub>/km à 130 g de CO<sub>2</sub>/km en 2020, et d'atteindre des objectifs similaires en proportion pour les autres catégories de véhicules. Issus du processus inédit de concertation du Grenelle de l'environnement, ces objectifs sont à ce titre inscrits dans la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement. Dans le même esprit, les efforts déployés par la présidence française de l'Union européenne, ont permis d'obtenir en décembre 2008, un accord européen sur l'objectif communautaire de réduction des émissions de dioxyde de carbone des véhicules particuliers neufs, à l'horizon 2012 et 2015, donnant la visibilité nécessaire aux constructeurs automobiles pour programmer leur effort en faveur des véhicules propres. Pour atteindre cet objectif, les principales mesures d'incitations financières ou fiscales mises en oeuvre visent à l'orientation de la demande vers les véhicules les plus propres et économes, grâce notamment au bonus-malus automobile, et au soutien à l'effort de recherche et d'innovation industrielle, notamment en faveur des véhicules décarbonés. Il est en outre prévu, dans le cadre du projet de loi portant engagement national pour l'environnement, dit « Grenelle II », que l'instrument des certificats d'économies d'énergie soit appliqué également, à l'avenir, à la consommation de carburant automobile. Enfin, les engagements volontaires pris par certains transporteurs routiers en vue de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> sont vivement encouragés par le Gouvernement. En matière d'incitations fiscales, le Grenelle de l'environnement a mis en évidence les avantages d'une taxe écologique sur les véhicules neufs les plus polluants, dont le produit permet de favoriser

l'achat de véhicules faiblement émetteurs de CO<sub>2</sub>. Le dispositif du « bonus-malus » automobile mis en place en décembre 2007, applique ainsi le concept de « signal prix » consistant à récompenser l'achat d'automobile écoresponsable tout en finançant cette incitation par des pénalités imposées aux acquéreurs des véhicules les plus émetteurs de CO<sub>2</sub>. Ce mécanisme vise à inciter les acheteurs de véhicules neufs à changer leur comportement d'achat mais aussi, indirectement, à stimuler l'innovation technologique des constructeurs en les encourageant à cibler leur offre sur les produits les plus propres. Annoncée le 5 décembre 2007, la mesure a pris effet immédiatement pour le bonus et à compter du 1er janvier 2008 pour le malus. L'effet de ce dispositif « bonus-malus » écologique, a été particulièrement marqué dès sa première année d'application : en 2008, la part des véhicules émettant moins de 130 g de CO<sub>2</sub>/km, bénéficiant d'un bonus, a représenté 44,7 des immatriculations de voitures particulières neuves, en hausse de près de 14 points par rapport à 2007, où cette part représentait 30,4 % des ventes. Le nombre des véhicules, immatriculés en 2008, émettant plus de 160 g de CO<sub>2</sub>/km, passibles du malus, baisse quant à lui sensiblement, passant de 500 302 unités en 2007, à 287 218 en 2008. Pour l'année 2010, selon les dispositions de l'article 1011 bis du code général des impôts et du décret n° 2007-1873 modifié, les seuils d'application du bonus et du malus seront abaissés de 5 g de CO<sub>2</sub>/km ; le malus s'appliquera ainsi dès 156 g CO<sub>2</sub>/km au lieu de 161 g de CO<sub>2</sub>/km en 2009 et le bonus bénéficiera aux véhicules émettant 125 g de CO<sub>2</sub>/km au plus en 2010, au lieu de 130 g de CO<sub>2</sub>/km en 2009. Par ailleurs, le Gouvernement poursuit également ses efforts pour accompagner la recherche et le développement de l'industrie automobile dans les domaines de la réduction des consommations, des émissions polluantes et de l'utilisation d'énergies alternatives. Le développement et la commercialisation en masse à l'horizon 2010 de véhicules électriques, qu'il s'agisse de véhicules entièrement électriques ou de véhicules hybrides rechargeables, est une priorité, dont le Président de la République a annoncé les grands axes lors de son discours du 9 octobre 2008. Le plan « véhicules décarbonés » comporte en premier lieu un volet de soutien à la recherche et au développement, dont la mise en oeuvre passe entre autres par le fonds « démonstrateurs de recherche » de l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), qui vient de lancer le deuxième appel à manifestation d'intérêt fin mars 2009 pour des démonstrateurs de recherche de véhicules à faibles émissions de gaz à effet de serre, s'ajoutant au premier appel à manifestation d'intérêt sur le même thème lancé à l'été 2008. Parallèlement, l'État apportera un soutien important à la demande pour de tels véhicules, sous la forme du bonus écologique de 5 000 euros existant pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers émettant moins de 60 g de CO<sub>2</sub>/km, et sous la forme d'une démarche coordonnée d'achats de véhicules électriques entre l'État et les grands comptes publics et privés. Enfin, le Gouvernement a installé le 17 février 2009 un groupe de travail visant à élaborer une stratégie nationale de développement des infrastructures de recharge nécessaires à l'essor des véhicules électriques et hybrides rechargeables, réunissant les constructeurs automobiles, les distributeurs d'énergie, les collectivités locales, les professionnels du bâtiment et les gestionnaires d'espaces publics. En outre, le mécanisme des certificats d'économie d'énergie, créé par la loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 de programmation fixant les orientations de la politique énergétique, sera également étendu, dans le cadre de la loi portant engagement national pour l'environnement, dite « Grenelle II », aux personnes morales mettant à la consommation des carburants automobiles. L'objectif national d'économies d'énergie applicable sera défini par décret en Conseil d'État. Par ailleurs, les démarches d'engagements volontaires des entreprises en vue de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> sont vivement encouragées par le Gouvernement. En décembre 2008, 10 nouvelles entreprises de transport routier de marchandises ont signé des chartes d'engagement volontaire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, dans le cadre de la démarche « Objectif CO<sub>2</sub> - les transporteurs s'engagent », s'ajoutant aux six entreprises qui avaient signé le même type d'engagement volontaire en mars 2007. Les chartes d'engagement volontaire signées par ces seize entreprises concernent environ 16 000 poids lourds en France et 18 000 conducteurs. Les plans d'actions sur trois ans envisagés par les entreprises devraient permettre d'éviter près de 90 000 tonnes de CO<sub>2</sub> et la consommation de plus de 20 millions de litres de gazole. Enfin, tous les pays de l'UE ont mis en place, dès 2005, un marché de quotas d'émission qui concerne les industries les plus fortement émettrices de CO<sub>2</sub>. Cependant, le dispositif des quotas ne concerne que 38 % des émissions de CO<sub>2</sub> de la France. Il exclu le secteur des transports qui représente 27 % du CO<sub>2</sub> émis. La loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement prévoit que « L'État étudiera la création d'une contribution dite climat-énergie [...]. Cette contribution [...] sera strictement compensée par une baisse des prélèvements obligatoires de façon à préserver le pouvoir d'achat des ménages et la compétitivité des entreprises ». Une commission présidée par Michel Rocard et composée d'élus, syndicalistes, économistes, représentants du

patronat, des ONG a remis au gouvernement le 28 juillet 2009 des propositions de mise en oeuvre de la contribution climat-énergie. Cette dernière permettrait d'orienter la consommation des ménages et les achats des entreprises vers des produits sobres en carbone, notamment dans le domaine des transports, et de les inciter aussi à réaliser de substantielles économies d'énergie. Le Gouvernement étudie l'opportunité de mettre en place une telle contribution climat-énergie dès 2010.

## Données clés

**Auteur :** [M. André Wojciechowski](#)

**Circonscription :** Moselle (7<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 9721

**Rubrique :** Déchets, pollution et nuisances

**Ministère interrogé :** Écologie, développement et aménagement durables

**Ministère attributaire :** Écologie, énergie, développement durable et mer

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 13 novembre 2007, page 6946

**Réponse publiée le :** 29 septembre 2009, page 9238