



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

GPL

Question écrite n° 15873

Texte de la question

M. Jean-Paul Chanteguet attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur l'application du dispositif des bonus-malus automobile pour les véhicules bicarburant essence-GPL, dont la technologie peut pourtant être considérée comme mature et performante. Ces véhicules qui peuvent émettre des taux de CO₂ importants en mode essence le font beaucoup moins lorsqu'ils roulent en mode GPL. Ce taux d'émission est peu ou prou comparables à leurs versions diesel mais sans particules fines. Bien que ces dernières viennent d'être classées cancérogènes, le système de bonus-malus favorise donc les petits véhicules diesels non équipés de filtre à particules. Par ailleurs, en termes de pouvoir d'achat, l'utilisation d'un véhicule au GPL revient en coût d'utilisation approximativement à celui du diesel avec une durée de vie des pièces mécaniques supérieures. Il ressort donc que l'utilisation des véhicules GPL a des avantages sur le plan de la santé humaine et en termes de pouvoir d'achat des ménages. Il lui demande donc s'il ne serait pas envisageable pour l'avenir de mettre en place dans le cadre du bonus-malus un système de pondération intégrant au moins ces deux critères et ainsi le rendre plus cohérent avec les impératifs de santé publique et de reconquête du pouvoir d'achat des ménages.

Texte de la réponse

Jusqu'à fin 2010, les véhicules fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié (GPL) étaient assujettis à un barème spécifique : ils bénéficiaient d'une prime de 2 000 euros, sous réserve que leurs émissions de CO₂ par kilomètre soient inférieures ou égales à 135 grammes. Pour un même niveau d'émissions, les autres véhicules bénéficiaient d'un bonus de 100, 500 ou 1 000 euros. 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 à 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 déjà l'objet d'une réglementation européenne toujours plus sévère. Cette amélioration des normes réglementaires d'émissions a significativement réduit les écarts entre véhicules fonctionnant à l'essence, au diesel ou au GPL. 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 de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) 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 euros 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 sur ce type de véhicules. Hors prime à l'achat spécifique, l'acquisition ou la transformation d'un véhicule reste donc une opération rentable. Au regard des faibles avantages environnementaux et des avantages fiscaux dont bénéficie déjà le carburant GPL, l'octroi d'une prime à l'achat dans le cadre d'un barème spécifique du bonus malus n'est plus justifié. En ce qui concerne le véhicule électrique, son développement contribuera à la lutte contre le réchauffement climatique, la dépendance vis-à-vis des combustibles fossiles et la pollution atmosphérique locale. Au sujet des pollutions générées « du puits à la roue », les gains en termes d'émissions de CO₂ dépendent des conditions de production de l'électricité nécessaire à leur traction. Dès lors que la recharge des véhicules est réalisée à partir

d'un mix électrique moyennement émetteur de CO2 (par exemple : 400 grammes par kilowattheure, soit environ la moyenne européenne aujourd'hui), le véhicule électrique s'avère être plus économique (environ 100 grammes de CO2 par kilomètre du puits à la roue) que les véhicules thermiques actuels (145 à 150 grammes de CO2 par kilomètre du puits à la roue). Le contenu en CO2 de l'électricité des États européens a du reste vocation à diminuer, selon la stratégie énergétique nationale de chaque Etat, pour atteindre les objectifs du Paquet énergie-climat de l'Union européenne adopté le 28 janvier 2008. Avec un objectif de 2 millions de véhicules décarbonés en 2020, soit 6 % du parc automobile, la consommation d'électricité liée à l'alimentation de ces véhicules est estimée à 5 térawattheures, soit seulement 1 % de la consommation d'électricité totale, qui par ailleurs peut être pilotée et réalisée hors pointe carbonée, permettant ainsi de lisser les capacités de production. A terme, quand le marché de l'électromobilité aura émergé, les batteries des véhicules pourraient être utilisées comme des moyens de stockage et de déstockage d'électricité, facilitant l'intégration des énergies renouvelables intermittentes, avec l'appui des technologies de gestion intelligente des réseaux électriques (smart grids). La contribution des véhicules électriques à la lutte contre le changement climatique passera ainsi par une alimentation en électricité issue des technologies les plus respectueuses de l'environnement. Afin de soutenir l'achat de véhicules toujours plus respectueux de l'environnement, le Gouvernement a notamment renforcé, dans le cadre du plan automobile présenté le 25 juillet 2012, le dispositif de bonus existant, qui sera prolongé en 2013. L'aide à l'achat des véhicules hybrides est ainsi passée de 2 000 euros à 10 % du coût d'acquisition toutes taxes comprises du véhicule (avec un minimum de 2 000 euros et un maximum de 4 000 euros), celle des véhicules électriques de 20 % à 30 % du coût d'acquisition toutes taxes comprises du véhicule, augmenté s'il y a lieu du coût des batteries si celles-ci sont prises en location, dans la limite de 7 000 euros (5 000 euros auparavant), et celle des véhicules thermiques augmentée de 100 à 150 euros selon les cas. Ce dispositif d'aide à l'acquisition des véhicules les plus respectueux de l'environnement a également été étendu aux administrations de l'Etat, ce dernier s'étant engagé à ce que 25 % des voitures qu'il achète soient hybrides ou électriques, ce qui représente 1 500 exemplaires par an. Des bornes de recharges seront en outre installées dans les ministères et les administrations. Dans le but d'accélérer le déploiement de l'infrastructure de recharge, le ministre du redressement productif, la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche ont annoncé le 3 octobre 2012 le lancement de la mission Hirtzman consacrée au déploiement de bornes de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables et au développement de l'électro-mobilité. Le développement du véhicule électrique et des infrastructures de recharge qui lui sont nécessaires repose sur la mobilisation et l'engagement de tous : collectivités locales, fournisseurs et distributeurs d'énergie, enseignes de la grande distribution, de la distribution de carburant, sociétés d'autoroutes, de parkings, fabricants de matériel de recharge et des constructeurs automobile. L'ensemble de ces acteurs ont été réunis autour du lancement de la mission Hirtzman, en présence du Commissariat Général à l'investissement qui consacre dans le programme d'investissements d'avenir (PIA) une enveloppe de 50 millions d'euros pour financer les projets de déploiement de bornes de recharge. Les projets de déploiement à grande échelle de bornes de recharge des agglomérations de plus de 200 000 habitants, ou ceux portés par une région, seraient dorénavant éligibles aux fonds du PIA, tout comme le déploiement des bornes de recharge sur les autoroutes, dans les parkings de stationnement et ceux des grandes surfaces, pendant une durée limitée. Les opérations soutenues dans le cadre du PIA, sous forme de subventions, peuvent ainsi bénéficier : - d'un taux de soutien de 50 % du coût d'investissement dans le cas des infrastructures de recharge installées sur la voie publique, hors concession, en alimentation normale ou accélérée ; - d'un taux de soutien de 30 % du coût d'investissement dans le cas des infrastructures de recharge rapide installées sur la voie publique ou dans des stations services ouvertes au public. L'appel à manifestations d'intérêt (AMI) porté par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) est ouvert jusqu'au 16 décembre 2013. Les ministres souhaitent également la mise en place d'un tarif préférentiel sur les péages autoroutiers et pour le stationnement des véhicules électriques. Enfin, le groupement GIREVE (groupement pour l'itinérance des recharges électriques de véhicules) associant ErDF, la Caisse des dépôts et consignations, PSA et Renault a signé ce même jour, le 3 octobre 2012, sous l'égide des trois ministres, son protocole d'accord en vue d'harmoniser le répertoire géographique des sites de recharge et la géo-localisation des bornes.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Paul Chanteguet](#)

Circonscription : Indre (1^{re} circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 15873

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : Économie et finances

Ministère attributaire : Ecologie, développement durable et énergie

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : [22 janvier 2013](#), page 714

Réponse publiée au JO le : [30 avril 2013](#), page 4738