



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

## économies d'énergie

Question écrite n° 53613

### Texte de la question

M. Jean-Pierre Decool appelle l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur le rapport de l'Office parlementaire de l'évaluation des choix scientifiques et technologiques (OPECST), adopté à l'unanimité le 15 janvier 2014 par les députés et sénateurs de toutes tendances membres de l'OPECST. Le rapport indique : « De manière générale, afin de promouvoir la mixité énergétique dans les transports, accorder les avantages consentis aux voitures électriques aux autres types de voitures écologiques, et notamment hybrides, et celles fonctionnant au GPL, au GNV, à l'hydrogène ou à l'air comprimé ». En ce sens, les parlementaires de l'OPECST préconisent de « mettre en place des prêts à taux zéro destinés aux foyers modestes, afin de leur permettre d'acquérir un véhicule écologique ». Il lui demande de préciser les intentions du Gouvernement à ce sujet.

### Texte de la réponse

Les enjeux liés à la transition énergétique des transports, en termes de consommation des ressources d'origine fossile et de pollution atmosphérique, sont indéniables. En 2011, le secteur a représenté 31,6 % de la consommation finale d'énergie et 70,7 % de la consommation finale de produits pétroliers à des fins énergétiques. En 2011 également, 27,3 % des émissions françaises de gaz à effet de serre (GES) ont été dues au secteur du transport et le transport routier en particulier, a représenté 95 % des émissions directes liées à la combustion des produits pétroliers dans le secteur des transports. Compte tenu de ces éléments, le Gouvernement accorde au secteur des transports toute sa place dans les travaux de préparation de la loi de programmation consacrée à la transition énergétique. De manière globale, les mesures qui seront portées par la loi de programmation sur la transition énergétique compléteront les mesures actuellement en vigueur en faveur des transports décarbonés. Le développement des véhicules décarbonés est une priorité du Gouvernement et le dispositif de bonus-malus automobile est un outil efficace d'amélioration de la performance environnementale de la filière automobile, comme le montre la baisse significative des émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des véhicules neufs depuis sa mise en oeuvre. Ce dispositif stimule l'adaptation nécessaire de l'industrie automobile vers des modèles peu émetteurs de CO<sub>2</sub>, au-delà des exigences réglementaires en la matière. Le barème actuel de bonus, recentré depuis sa dernière modification intervenue le 1er novembre 2013 sur les véhicules les plus vertueux, récompense l'achat des véhicules émettant moins de 90 g de CO<sub>2</sub>/km, quelle que soit leur motorisation (les véhicules hybrides bénéficient quant à eux, d'une aide spécifique pour les véhicules émettant jusqu'à 110 g de CO<sub>2</sub>/km), avec une aide pouvant aller jusqu'à 6 300 € pour les véhicules émettant moins de 20 g de CO<sub>2</sub>/km (qui sont, en l'état actuel du marché, des véhicules électriques). Compte-tenu des aides importantes déjà accordées à l'achat et à la location des véhicules les plus vertueux et dans un cadre budgétaire contraint, le Gouvernement n'envisage pas la mise en place de dispositif incitatif supplémentaire à l'achat de véhicules décarbonés, tels que des prêts à taux zéro. Par ailleurs, le gaz de pétrole liquéfié (GPL), le gaz naturel pour véhicules (GNV) et le superéthanol E85 sont les carburants les moins taxés du marché. De plus, les véhicules fonctionnant grâce à ces carburants bénéficient d'exonération partielle ou totale du certificat d'immatriculation suivant les régions. Sur la durée de vie d'un véhicule (kilométrage de 200 000 km), ces

avantages représentent un soutien de l'État, via la fiscalité, de plus de 7 000 € pour un véhicule GPL respectant la norme « Euro 5 » par rapport à un véhicule essence respectant la même norme. Hors prime à l'achat spécifique, l'achat d'un véhicule fonctionnant au GPL, au GNV ou au superéthanol E85 reste une opération rentable et, il n'est à ce jour pas prévu, de remettre en cause les avantages comparatifs de taxation de ces carburants par rapport au diesel et à l'essence.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Pierre Decool](#)

**Circonscription :** Nord (14<sup>e</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 53613

**Rubrique :** Énergie et carburants

**Ministère interrogé :** Écologie, développement durable et énergie

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

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [15 avril 2014](#), page 3297

**Réponse publiée au JO le :** [27 mai 2014](#), page 4322