



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

environnement

Question écrite n° 57300

## Texte de la question

M. Jacques Cresta attire l'attention de M. le ministre de l'économie, du redressement productif et du numérique sur l'opportunité industrielle d'une transition énergétique des transports en France, notamment concernant les voitures électriques. Après la synthèse des travaux du débat national sur la transition énergétique en juillet 2013, puis l'installation du Conseil national de la transition écologique en septembre 2013, il apparaît urgent, dans la perspective de la présentation du projet de loi sur la transition énergétique, de donner une direction claire à l'industrie automobile et énergétique française. Alors que nombre de Français s'interrogent sur un potentiel rééquilibrage de la fiscalité entre le gazole et l'essence, ils sont malheureusement trop peu incités à se tourner vers des technologies d'avenir moins polluantes. Dans le cadre des priorités industrielles réaffirmées par le Gouvernement, l'orientation des consommateurs vers les véhicules à énergies alternatives, notamment fonctionnant à l'électricité, doit clairement être soutenue par une politique économique incitative. Ces filières d'avenir bénéficient d'un potentiel énorme pour favoriser le redressement productif de la France, pour l'économie, l'emploi, l'indépendance énergétique, mais également pour pallier les phénomènes de pollution, les brouillards de pollution qui se sont maintenus pendant plusieurs jours à Paris mais aussi dans la vallée du Rhône en mars 2014 en ayant constitué un des exemples les plus flagrants. Alors que ces véhicules écologiques permettent de créer de nouveaux débouchés pour le développement des énergies renouvelables, il est regrettable de constater que certaines mesures freinent leur élan. C'est le cas notamment en ce qui concerne le bonus écologique accordé à ceux qui souhaitent acquérir une voiture électrique. En effet, le bonus écologique octroyé aux voitures propres n'est plus le même selon le mode d'acquisition du véhicule qu'il soit au comptant ou en location longue durée. Pour exemple, le bonus pour une Renault Zoé, véhicule tout électrique, passe de 6 300 euros à 4 100 euros pour un achat en location longue durée. La location longue durée, ou location avec option d'achat, est pourtant la solution privilégiée par un acquéreur de voiture électrique sur deux. Ceci constitue donc un frein important pour plus de 50 % des acquéreurs potentiels. C'est pourquoi il souhaite demander au Gouvernement quelles sont les mesures qu'il compte mettre en œuvre pour le développement de l'industrie des voitures électriques en France et notamment s'il souhaite mettre en œuvre d'autres leviers d'accession à ce type de véhicule pour les acheteurs les plus modestes.

## Texte de la réponse

Le dispositif d'aide à l'acquisition des véhicules propres est un outil majeur du développement de la mobilité décarbonée, et notamment de la filière des véhicules électriques. Les aides importantes destinées à ces véhicules sont, en l'état actuel de l'offre, nécessaires à l'augmentation de leur part de marché, permettant ainsi d'améliorer la qualité de l'air, de protéger la santé des Français et de créer des emplois durables au service de la croissance verte. Plusieurs offres de commercialisation de véhicules électriques par des locations de longue durée ont récemment vu le jour, présentant des loyers abordables et ayant pour objectif d'attirer à la mobilité électrique de nouveaux clients encore réticents à un achat direct de ces véhicules. Il est ainsi probable que ce mode de commercialisation va constituer une part importante des mises sur le marché de véhicules électriques à court terme. Afin de renforcer encore le soutien à la filière des véhicules électriques, y compris via ces offres

de location avantageuses, le Gouvernement a décidé d'introduire une nouvelle définition du montant de référence utilisé pour le calcul du plafond de l'aide des véhicules loués à partir du 1er juillet 2014. Ce montant de référence devient le coût d'acquisition du véhicule et non plus la somme des montants des loyers prévus au contrat de location, montant qui était souvent inférieur au prix d'achat du véhicule. En ce sens, le décret n° 2014-723 du 27 juin 2014 modifiant le décret n° 2007-1873 du 26 décembre 2007 instituant une aide à l'acquisition des véhicules propres précise que pour les véhicules hybrides éligibles à l'aide spécifique qui leur est destinée ainsi que pour les véhicules émettant moins de 60 g de CO<sub>2</sub>/km (comprenant donc les véhicules 100 % électriques et des véhicules hybrides rechargeables), le montant de référence utilisé pour le calcul du montant de l'aide devient, pour les véhicules ayant fait l'objet du versement d'un premier loyer dans le cadre d'un contrat de location à partir du 1er juillet 2014, le coût d'acquisition toutes taxes comprises du véhicule augmenté, s'il y a lieu, du coût de la batterie si celle-ci est prise en location. Ainsi, les aides versées dans le cas de la location ou de l'acquisition directe d'un même véhicule sont, depuis le 1er juillet 2014, identiques.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jacques Cresta](#)

**Circonscription :** Pyrénées-Orientales (1<sup>re</sup> circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 57300

**Rubrique :** Automobiles et cycles

**Ministère interrogé :** Économie, redressement productif et numérique

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

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [17 juin 2014](#), page 4814

**Réponse publiée au JO le :** [5 août 2014](#), page 6709