



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

véhicules électriques

Question orale n° 586

Texte de la question

Mme Françoise Descamps-Crosnier attire l'attention de M. le ministre du redressement productif sur la situation née de l'adoption du décret n° 2013-971 du 30 octobre 2013 modifiant le décret n° 2007-1873 du 26 décembre 2007 instituant une aide à l'acquisition de véhicules propres. Ce texte est venu modifier les modalités de détermination de l'assiette de calcul du bonus pour les véhicules électriques en introduisant une différenciation selon les modes de commercialisation qui amène des écarts pouvant atteindre jusqu'à 3 000 euros entre l'achat comptant ou à crédit, la location de moins de deux ans, la location de longue durée ou bien enfin la location avec option d'achat. Cette situation, qui aboutit à ce qu'un consommateur ne bénéficie pas de la même aide en fonction du mode de commercialisation choisi, fragilise considérablement les ventes et le développement du véhicule électrique Zoé, un produit phare de la nouvelle France industrielle dont la production a lieu en Seine-aval, dans l'usine Renault de Flins-sur-Seine. Il semble que la Direction générale de l'énergie et du climat, ainsi que la Direction générale de la compétitivité, de l'industrie et des services, soient pourtant informées de cette situation depuis plusieurs mois. Aussi, elle le remercie des informations qu'il pourra lui communiquer dans la résolution de cette délicate question.

Texte de la réponse

DISPARITÉS DANS LE MONTANT DE L'AIDE À L'ACQUISITION DE VÉHICULES PROPRES SELON LEUR MODE DE COMMERCIALISATION

M. le président. La parole est à Mme Françoise Descamps-Crosnier, pour exposer sa question, n° 586, relative aux disparités dans le montant de l'aide à l'acquisition de véhicules propres selon leur mode de commercialisation.

Mme Françoise Descamps-Crosnier. Monsieur le secrétaire d'État, j'attire votre attention sur la situation née de l'adoption du décret no 2013-971 du 30 octobre 2013 modifiant le décret no 2007-1873 du 26 décembre 2007 instituant une aide à l'acquisition de véhicules propres. J'avais écrit le 27 février dernier aux ministères concernés – écologie, redressement productif et budget – pour les alerter des conséquences de ce texte sur la filière des véhicules électriques. Depuis, la presse économique s'est également fait l'écho de cette question.

Le récent pic de pollution qu'a connu notre pays nous a rappelé les enjeux environnementaux liés à l'invention de nouveaux outils pour une mobilité durable. Au-delà de cet aspect, c'est toute une filière économique innovante qui est en pleine émergence et qui bénéficie du soutien du Gouvernement, comme en témoignent l'un des 34 plans de reconquête industrielle dédié aux bornes électriques de recharge, ainsi que le fléchage des investissements d'avenir sur ce secteur. Le véhicule électrique participe aussi bien de la transition énergétique que du redressement productif. Il s'agit donc là d'un sujet essentiel pour notre pays. Éluë de la vallée de la Seine, qui accueille l'usine Renault à Flins-sur-Seine où est produit le véhicule électrique Zoé, ce sont aussi les enjeux économiques et sociaux pour tout un territoire qui retiennent mon attention.

Aussi, je m'inquiète de l'effondrement relatif des ventes de véhicules électriques, sur les deux premiers mois de l'année – moins 8,6 %. Cette contre-performance pour un marché en croissance, pour lequel notre industrie dispose de sérieux atouts, interpelle. Le décret du 30 octobre est venu modifier les modalités de détermination de l'assiette de calcul du bonus pour les véhicules électriques. Ce texte a introduit une différenciation selon les modes de commercialisation, ce qui amène des écarts pouvant atteindre jusqu'à 3 000 euros entre l'achat comptant ou à crédit, la location de moins de deux ans, la location de longue durée ou enfin la location avec option d'achat.

Cette situation ubuesque, qui aboutit à ce qu'un consommateur ne bénéficie pas de la même aide en fonction du mode de commercialisation choisi, fragilise considérablement les ventes, la production et le développement d'un produit phare de la nouvelle France industrielle. Il semble pourtant que la Direction générale de l'énergie et du climat, ainsi que la Direction générale de la compétitivité, de l'industrie et des services, soient informées de cette situation depuis plusieurs mois. La lenteur avec laquelle ce sujet délicat est manifestement traité par l'administration centrale suscite des interrogations. Sans vouloir ressusciter la célèbre circulaire de 1917 de Clemenceau, on peut quand même rappeler qu'il ne s'agit dans cette affaire que de modifier quelques lignes d'un décret ! Aussi, monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie des informations que vous pourrez nous communiquer dans la résolution de cette délicate question.

M. le président. La parole est à M. le Secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Frédéric Cuvillier, *secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche*. Madame la députée, je vais vous donner lecture de la réponse que Mme la ministre de l'écologie m'a chargé de vous transmettre, sur un sujet à vocation interministérielle, comme vous l'avez vous-même souligné.

Le développement des véhicules décarbonés est une priorité du Gouvernement. En 2013, avec près de 14 000 véhicules vendus, le marché français des véhicules électriques a consolidé sa première place européenne et a constitué le troisième marché mondial. Sur les deux premiers mois de l'année 2014, les ventes de véhicules particuliers électriques ont baissé de 8,4 % par rapport aux deux premiers mois de l'année 2013. Il convient toutefois de relativiser cette baisse compte tenu des volumes considérés, encore assez faibles, et du fait qu'un nombre important de véhicules Renault ZOE ont été immatriculés en février 2013 par des concessionnaires.

Néanmoins, le Gouvernement est conscient des efforts qui restent à fournir afin de permettre l'essor de la filière. Ces efforts sont notamment concrétisés par les travaux engagés au travers de deux des 34 plans de reconquête industrielle présentés par le Président de la République en septembre 2013. Par ailleurs, le dispositif d'aide à l'acquisition des véhicules propres continuera de jouer un rôle important dans le développement de la filière en 2014. Le décret du 30 octobre 2013 a confirmé la poursuite du dispositif et, dans un contexte budgétaire très contraint, a permis le maintien d'un bonus important en faveur des acquéreurs de véhicules électriques, avec une aide de 6 300 euros, dans la limite de 27 % du coût d'acquisition ou de location du véhicule.

Il a également précisé les modalités de détermination de l'aide versée pour les locations. Les montants des aides accordées pour l'acquisition ou la location de plus de deux ans des véhicules propres sont, en ce qui concerne les véhicules émettant jusqu'à 60 grammes de CO₂ au kilomètre et les véhicules hybrides émettant de 61 à 110 grammes de CO₂ au kilomètre, limités par des pourcentages d'un montant de référence. Dès la mise en place du dispositif de bonus-malus automobile, il a été souhaité que le bénéficiaire de l'aide à la location d'une durée supérieure à deux ans d'un véhicule propre soit le locataire du véhicule.

Au titre du respect de l'esprit du dispositif qui vise à la proportionnalité du plafonnement de l'aide par rapport au coût supporté par le bénéficiaire, il est apparu justifié de définir l'assiette de référence, pour les locations de durées supérieures à deux ans, comme la somme des montants des loyers prévus au contrat de location. Comme vous l'avez noté, ce mode de calcul entraîne le versement d'un montant de bonus différent en fonction du mode de commercialisation des véhicules. À ce jour, le Gouvernement étudie les suites à donner aux demandes que vous exprimez. Pour le moment, aucune option n'est écartée et le Gouvernement évalue chacune des options envisageables, y compris d'un point de vue budgétaire.

M. le président. La parole est à Mme Françoise Descamps-Crosnier.

Mme Françoise Descamps-Crosnier. J'entends bien la réponse que vous m'avez communiquée, monsieur le secrétaire d'État, mais celle-ci ne me satisfait pas complètement. Pour les achats longue durée ou les locations avec option d'achat, la valeur de la batterie n'est pas prise en compte pour la détermination du montant du bonus. Celui-ci est calculé en fonction de ce que paye le bénéficiaire, alors qu'il serait préférable, en termes de lisibilité, que le bénéficiaire soit systématiquement le primo-acquéreur. Le système actuel aboutit à ce que, dès leur sortie d'usine, certains véhicules puissent présenter des valeurs sensiblement différentes en raison du montant du bonus, variant selon le mode de commercialisation. Vous dites également, monsieur le ministre...

M. le président. Nous avons bien compris votre détermination, madame la députée, mais nous devons maintenant passer à la question suivante.

M. le président. Monsieur le secrétaire d'État aux transports, je vous remercie pour vos réponses, toujours précises et argumentées.

Données clés

Auteur : [Mme Françoise Descamps-Crosnier](#)

Circonscription : Yvelines (8^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 586

Rubrique : Automobiles et cycles

Ministère interrogé : Redressement productif

Ministère attributaire : Écologie, développement durable et énergie

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [1er avril 2014](#), page 2870

Réponse publiée au JO le : [16 avril 2014](#), page 2536

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [1er avril 2014](#)