



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

GPL

Question écrite n° 111446

Texte de la question

M. Jean Proriot attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sur la suppression de la prime pour les voitures fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié (GPL). Le décret n° 2010-1618 du 23 décembre 2010 modifiant le décret n° 2007-1873 du 26 décembre 2007 instituant une aide à l'acquisition des véhicules propres permet de prendre en considération, pour l'attribution du bonus, la date de commande du véhicule mais a supprimé plus tôt que prévu le superbonus de 2 000 euros accordé pour l'achat d'une voiture fonctionnant au GPL. En effet, cette prime, qui devait initialement perdurer jusqu'au 31 décembre 2012, a été finalement supprimée dès le 1er janvier 2011. Cette mesure peut paraître contradictoire à l'heure où l'écologie est au premier rang des préoccupations, la suppression de ce bonus risquant de pénaliser fortement les ventes de voitures fonctionnant au GPL alors même que la filière était en pleine expansion. D'autre part, si la prime de 2 000 euros pour l'achat d'une voiture au GPL, ou pour la transformation d'un véhicule de moins de trois ans en vue de son fonctionnement au GPL, est supprimée, en revanche la prime accordée pour l'achat d'une voiture électrique émettant moins de 60 g de CO₂ par km est maintenue. Enfin, aucune prime incitative n'a été créée afin de développer davantage les transports en commun moins polluants. Ainsi, il lui demande de lui préciser les raisons de cette différence de traitement et les mesures envisagées afin d'aider le développement de transports en commun « propres ».

Texte de la réponse

Le bonus-malus automobile est un dispositif assis sur les émissions de CO₂ des véhicules particuliers neufs : une subvention est accordée à l'achat de véhicules neufs faiblement émetteurs (moins de 110 g CO₂/km en 2011) alors que les véhicules fortement émetteurs (plus de 150 g CO₂/km en 2011) sont taxés à l'occasion de leur première immatriculation. En favorisant l'achat de véhicules neufs, ce dispositif permet également de promouvoir l'achat de véhicules thermiques répondant aux normes d'émissions de polluants (NO_x, particules, etc.) les plus récentes et performantes. Ces plafonds d'émissions de polluants sont fixés au niveau communautaire et sont identiques pour l'ensemble des voitures particulières quelle que soit leur gamme. Le bonus écologique, en soutenant également particulièrement le développement des technologies propres (hybrides et électriques), participe également à la réduction des pollutions atmosphériques. La contribution des véhicules électriques dans la lutte contre le changement climatique passera par une alimentation en électricité issue des technologies les plus respectueuses de l'environnement. Ce dernier point fait actuellement l'objet de nombreux travaux, notamment en matière de réseaux intelligents. Tous les véhicules ne se rechargeront pas en même temps mais le feront principalement la nuit au domicile, où la consommation électrique est la plus faible. Les enjeux de recherche sur la fin de vie des batteries sont également importants en raison du coût des accumulateurs et de leur impact écologique. Les constructeurs automobiles et les producteurs français de batterie se sont engagés à prendre en compte, dès la conception des batteries, leur cycle de vie complet. La seconde vie des batteries peut, par exemple, être utile pour le stockage d'énergie de source renouvelable ; elles seront ensuite recyclées. Plusieurs acteurs portent un vif intérêt au recyclage du lithium notamment. Concernant l'impact écologique des véhicules fonctionnant au GPL, on peut noter que si ce carburant est moins polluant

qu'un carburant classique, le renforcement des normes réglementaires d'émissions de polluants des véhicules et les faibles investissements consacrés à l'amélioration de ce type de motorisation, ont très significativement réduit l'avantage que pouvait présenter un véhicule fonctionnant au GPL. L'avantage comparatif du GPL par rapport aux véhicules essence et diesel neufs est aujourd'hui limité. En considérant un cas très favorable au GPL, le gain environnemental (polluants et CO₂) d'un véhicule GPL, sur une durée de vie de 10 ans, est évalué à 73 euros par rapport à un véhicule essence et à 315 euros par rapport à un véhicule diesel. Jusqu'à la fin 2010, les véhicules à motorisation GPL étaient assujettis à un barème spécifique et bénéficiaient d'une prime de 2 000 euros (pour des émissions de CO₂/km inférieures ou égales à 135 g). Pour un même niveau d'émission de CO₂, les autres véhicules bénéficiaient de bonus de 100 euros, 500 euros ou 1 000 euros. Ce dispositif a permis, entre 2008 et 2009, de multiplier les parts de marché des ventes de véhicules neufs GPL par 11. Une révision du dispositif était donc nécessaire pour assurer son équilibre financier. De plus, les véhicules fonctionnant au GPL bénéficient en parallèle d'avantages fiscaux complémentaires : taxe intérieure à la consommation sur le GPL à taux réduit (pour un véhicule, le gain est estimé entre 1 000 euros et 2 400 euros sur sa durée de vie) ; possibilité d'exonération totale ou partielle de la taxe proportionnelle sur les certificats d'immatriculation selon les régions (avantage entre 14 euros/cheval fiscal et 46 euros/CV) ; avantages liés à la taxe sur les véhicules de société (TVS) pour les professionnels. Hors prime de 2 000 euros, l'achat ou la transformation d'un véhicule GPL reste donc une opération rentable pour un particulier. Ces raisons ont conduit à ajuster pour 2011 le dispositif en faveur du GPL, en supprimant la prime de 2 000 euros. Les véhicules GPL bénéficient en 2011 du barème « classique » de bonus écologique basé sur le niveau des émissions de CO₂. Par leurs actions et leurs choix en matière de mobilité, les acteurs locaux peuvent aujourd'hui contribuer à la diminution des consommations d'énergie et des émissions de CO₂, à l'amélioration de la qualité de l'air et à la réduction du bruit. Cette responsabilité s'exerce dans un cadre législatif renouvelé par les lois Grenelle. Il est à noter que ce nouveau cadre, via notamment les schémas régionaux du climat de l'air et de l'énergie, implique de veiller à la cohérence des actions visant les gaz à effet de serre et les polluants de l'air. Le Plan national santé environnement n° 2 adossé au Grenelle de l'environnement vise pour sa part des objectifs ambitieux en matière de réduction des nuisances associées au transport, y compris au plan régional. Mais au-delà de ces aspects réglementaires, nombreuses sont les collectivités qui souhaitent maîtriser l'évolution de la mobilité des biens et des personnes sur leur territoire. L'État et l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) les soutiennent dans leurs démarches de renouvellement d'une partie de leur flotte en véhicules propres, de mise en place de plans de déplacement, de promotion des nouveaux services à la mobilité (covoiturage, transport à la demande) et des modes actifs (marche, vélo). L'ADEME peut les assister dans ces différents domaines grâce au financement d'outils d'aide à la décision ou à l'investissement ; par exemple via le soutien d'opérations nouvelles à caractère exemplaire pour lesquelles un financement à hauteur de 40 % est possible. Toutes les informations sont disponibles auprès des agences régionales de l'ADEME.

Données clés

Auteur : [M. Jean Proriot](#)

Circonscription : Haute-Loire (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 111446

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : Écologie, développement durable, transports et logement

Ministère attributaire : Écologie, développement durable, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 21 juin 2011, page 6443

Réponse publiée le : 9 août 2011, page 8611