



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

automobiles

Question écrite n° 61767

Texte de la question

M. Francis Saint-Léger attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, sur les émissions de gaz à effet de serre générées par les véhicules. Il désire connaître ses intentions afin de développer des véhicules propres.

Texte de la réponse

Les transports sont devenus un enjeu majeur en termes d'environnement et de consommation énergétique. Ils sont en effet le premier émetteur de gaz à effet de serre en France. Afin d'orienter les acheteurs de voitures particulières vers les véhicules peu carbonés, les pouvoirs publics ont mis en place une gamme d'incitations financières, notamment le dispositif de bonus malus, la prime à la casse, ou diverses incitations d'ordre fiscal tant pour les particuliers que pour les entreprises. Le bonus-malus a connu un succès phénoménal. Les voitures faiblement émetteurs de CO₂ représentent plus de 55 % des ventes et les émissions moyennes des véhicules neufs baissent de 1 gCO₂/km par mois alors que la baisse était en moyennes de 1,5 gCO₂/km par an au cours des années précédentes. La France est ainsi en tête du classement européen en matière d'émissions de CO₂/km. En vue de promouvoir le développement de véhicules moins polluants fonctionnant à l'aide de carburants alternatifs, des aides sont actuellement proposées pour l'achat de véhicules utilisant : le gaz de pétrole liquéfié (GPL, un mélange de butane et de propane) ou le gaz naturel véhicule (GNV, contenant majoritairement du méthane). Les moteurs fonctionnant avec ces carburants émettent des rejets de CO₂ comparables à ceux des moteurs diesel à puissance moteur égale, mais ne rejettent que très peu de NO_x (oxydes d'azote), pas de particules, et des hydrocarbures imbrûlés moins toxiques que ceux des moteurs diesel, - l'éthanol, biocarburant produit par fermentation à partir de matières végétales (blé, betterave, canne à sucre, paille, bois, etc.). Il est en général utilisé mélangé à l'essence, le SP 95-E 10, mélange d'essence et d'éthanol à un taux allant jusqu'à 10 %, et distribué depuis le 1er avril 2009. Il s'inscrit dans le plan national pour accroître la part des biocarburants dans l'essence. Ce carburant est compatible avec 60 % des véhicules à essence actuellement en circulation et avec la plupart des véhicules neufs. Ses principales caractéristiques, hors le taux d'éthanol, sont analogues à celles du SP 95 ; - l'E 85 ou superéthanol, mélange de 85 % d'éthanol et de 15 % d'essence sans plomb. Il peut être utilisé dans des véhicules à carburant modulable (utilisation possible de carburant avec des taux d'éthanol variant entre 0 et 85 %) équipés de motorisations adaptées. Ces véhicules émettent très peu d'oxydes d'azote et pas de particules. Ils émettent moins de gaz à effet de serre que ceux à essence ou au gazole (en tenant compte des émissions lors de la fabrication et de l'utilisation du carburant). Le GPL, le GNV et l'E 85 sont les carburants les moins taxés du marché. De plus, ces véhicules bénéficient d'exonération partielle ou totale de taxe sur le certificat d'immatriculation suivant les régions, ainsi que d'un bonus spécifique pour le GPL et le GNV de 2 000 euros si le véhicule respecte les valeurs limites d'émission de CO₂ de 135 g/km (130 g à partir de 2012) pour les véhicules équipés d'origine. Les transformations de véhicules en vue d'un fonctionnement au GPL font également l'objet d'une aide de 2 000 euros si le véhicule n'émet pas plus de 160 g de CO₂ (155 g en 2010 et 150 g en 2012) par km avant sa transformation. Les véhicules hybrides,

équipés d'un moteur thermique et d'un moteur électrique, sont également soutenus. Ces véhicules fonctionnent avec l'un et/ou l'autre moteur selon leur mode d'association (types d'hybridation) et les conditions de circulation. Les économies de carburant en ville peuvent être supérieures à 30 % par rapport à une voiture à essence. Ces véhicules bénéficient d'une exonération partielle ou totale de la taxe sur le certificat d'immatriculation suivant les régions et peuvent disposer d'un bonus de 2 000 euros s'ils émettent moins de 135 g de CO₂ par km (130 g à partir de 2012). La baisse de la consommation est une tendance de fond : la gamme des petites voitures s'enrichit, les moteurs sont plus performants. De nombreux programmes de recherche et développement sont soutenus par le Gouvernement afin de développer des véhicules plus respectueux de l'environnement. Une nouvelle génération de véhicules thermiques est attendue pour 2015, avec des réductions de consommation annoncées de l'ordre de 25 %. Des véhicules électriques seront également proposés avant cette échéance. Sur ce dernier point, le plan du Gouvernement pour le développement des véhicules électriques et hybrides rechargeables a été présenté le 1^{er} octobre 2009. Son objectif est de voir circuler 2 millions de véhicules de ce type d'ici à 2020. Concrètement, le plan se déploiera dans les différents domaines du véhicule électrique (batteries, infrastructures de recharge, recherche, industrialisation) dans lequel l'État investira 2,5 milliards d'euros. Une participation du fonds stratégique d'investissement à hauteur de 125 MEUR (sur un budget de 625 MEUR) est en cours de finalisation pour la création d'une usine de batteries sur le site de Renault à Flins. Ce site produira 100 000 batteries par an (250 000 à terme) et permettra d'approvisionner d'autres constructeurs. L'État accordera également un prêt de 150 millions d'euros à Renault pour sa future usine de voitures électriques à Flins et mettra une enveloppe de 100 millions d'euros à disposition d'autres constructeurs comme Peugeot à Mulhouse ou Smart à Hambach. Suite aux deux premiers appels à projets sur le véhicule électrique (11 projets innovants financés à hauteur de 56,9 MEUR fin 2008 et 30 dossiers déposés pour une intervention prévue de 50 MEUR fin 2009), l'ADEME lancera début 2010 deux autres appels à projets sur les « infrastructures de charges » et la « mobilité ». Un groupe de grandes entreprises, d'associations de collectivités et de représentants de l'État ont établi un cahier des charges orienté usages, en vue du lancement fin 2009 d'appels d'offre privés et publics pour des véhicules électriques. Ces appels d'offres permettront de constituer un marché de flottes de 100 000 véhicules d'ici 2015, dont 50 000 en 2010. Au vu des effets du bonus/malus automobile (+ 70 % de vente en 18 mois pour les véhicules bénéficiant du bonus), l'État a confirmé le maintien jusqu'en 2012 du bonus de 5 000 euros pour les véhicules émettant moins de 60 g de CO₂/km, afin de favoriser la demande. Enfin, un réseau d'un million de points de recharge est prévu en 2015 (90 % implantés au domicile ou sur le lieu de travail et 75 000 bornes partagées), avec un objectif de 4,4 millions à l'horizon 2020. Ces infrastructures nécessiteront un investissement de 4 milliards d'euros ainsi que le renforcement du réseau électrique (750 millions d'euros). Les prises de recharge seront obligatoirement intégrées dans les parkings, dès 2012 pour les habitations privées, et dès 2015 pour les bureaux. Quant au calendrier envisagé pour la commercialisation grand public de ces véhicules, soutenus par ce dispositif, les constructeurs nationaux prévoient le lancement des premiers véhicules électriques fin 2010, et des premiers véhicules hybrides rechargeables à partir de même calendrier.

Données clés

Auteur : [M. Francis Saint-Léger](#)

Circonscription : Lozère (1^{re} circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 61767

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et mer

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 27 octobre 2009, page 10080

Réponse publiée le : 2 mars 2010, page 2398