



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

GPL

Question écrite n° 4558

Texte de la question

Mme Laurence Abeille interroge Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur l'avenir de la filière GPL en France. Le 1er août 2012, un nouveau barème de bonus-malus automobile est entré en vigueur, sans que les véhicules GPL ne bénéficient d'un traitement distinct. Ce barème privilégie fortement les véhicules électriques, dépendants de la production énergétique d'origine nucléaire dont le coût environnemental n'a cependant pas été pris en compte dans le calcul du barème. De même, les véhicules GPL ont un impact en termes de pollution locale beaucoup moins fort que les véhicules essence et diesel, sans que cet impact ne soit pris en compte dans le calcul du barème. C'est la raison pour laquelle elle lui demande si elle envisage de modifier le barème à partir d'un calcul établi sur l'ensemble des pollutions générées et non pas uniquement sur l'émission de CO₂.

Texte de la réponse

Jusqu'à fin 2010, les véhicules fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié (GPL) étaient assujettis à un barème spécifique ils bénéficiaient d'une prime de 2 000 €, sous réserve que leurs émissions de CO₂/km soient inférieures ou égales à 135 g. Pour un même niveau d'émissions, les autres véhicules bénéficiaient d'un bonus de 100 €, 500 € ou 1 000 €. Ce barème spécifique a permis, entre 2008 et 2010, de multiplier les ventes : le nombre de véhicules fonctionnant au GPL et bénéficiant du bonus est passé de 500 en 2008 à 25 000 en 2009 et plus de 74 500 en 2010, contribuant largement au déficit du bonus malus. Sur le plan environnemental, et au-delà du CO₂, les autres polluants présentant un impact sur la santé et sur l'environnement font déjà l'objet d'une réglementation européenne toujours plus sévère. Cette amélioration des normes réglementaires d'émissions a significativement réduit les écarts entre véhicules fonctionnant à l'essence, au diesel ou au GPL. Concernant le CO₂, les gains environnementaux sont proches de zéro par rapport à un véhicule essence ou diesel. L'avantage comparatif du GPL par rapport aux véhicules essence et diesel neufs paraît donc aujourd'hui très limité. Sur le plan fiscal, les véhicules GPL bénéficient aujourd'hui d'une taxe intérieure à la consommation sur le GPL à taux réduit. Cet avantage fiscal fait du GPL le carburant liquide le moins cher du marché, et permet un gain estimé entre 1 000 et 2 400 € sur la durée de vie du véhicule. De plus, une exonération totale ou partielle de la taxe proportionnelle sur les certificats d'immatriculation peut être accordée selon les régions sur ce type de véhicules. Hors prime à l'achat spécifique, l'acquisition ou la transformation d'un véhicule reste donc une opération rentable. Au regard des faibles avantages environnementaux et des avantages fiscaux dont bénéficie déjà le carburant GPL, l'octroi d'une prime à l'achat dans le cadre d'un barème spécifique du bonus malus n'est plus justifié. En ce qui concerne le véhicule électrique, son développement contribuera à la lutte contre le réchauffement climatique, la dépendance vis-à-vis des combustibles fossiles et la pollution atmosphérique locale. Au sujet des pollutions générées « du puits à la roue », les gains en termes d'émissions de CO₂ dépendent des conditions de production de l'électricité nécessaire à leur traction. Dès lors que la recharge des véhicules est réalisée à partir d'un mix électrique moyennement émetteur de CO₂ (par exemple : 400 g/kWh, soit environ la moyenne européenne aujourd'hui), le véhicule électrique s'avère être plus économe (environ 100 g CO₂/km du puits à la roue) que les véhicules thermiques actuels (145 à 150 g CO₂/km du puits à la roue). Le

contenu en CO₂ de l'électricité des Etats européens a du reste vocation à diminuer, selon la stratégie énergétique nationale de chaque Etat, pour atteindre les objectifs du Paquet énergie-climat de l'Union européenne. Avec un objectif de 2 millions de véhicules décarbonés en 2020, soit 6 % du parc automobile, la consommation d'électricité liée à l'alimentation de ces véhicules est estimée à 5 TWh, soit seulement 1 % de la consommation d'électricité totale, qui par ailleurs peut être pilotée et réalisée hors pointe carbonée, permettant ainsi de lisser les capacités de production. A terme, quand le marché de l'électromobilité aura émergé, les batteries des véhicules pourraient être utilisées comme des moyens de stockage et de déstockage d'électricité, facilitant l'intégration des énergies renouvelables intermittentes, avec l'appui des technologies de gestion intelligente des réseaux électriques. La contribution des véhicules électriques à la lutte contre le changement climatique passera ainsi par une alimentation en électricité issue des technologies les plus respectueuses de l'environnement. Ce barème spécifique a permis, entre 2008 et 2010, de multiplier les ventes : le nombre de véhicules fonctionnant au GPL et bénéficiant du bonus est passé de 500 en 2008 à 25 000 en 2009 et plus de 74 500 en 2010, contribuant largement au déficit du bonus malus. Sur le plan environnemental, et au delà du CO₂, les autres polluants présentant un impact sur la santé et sur l'environnement font déjà l'objet d'une réglementation européenne toujours plus sévère. Cette amélioration des normes réglementaires d'émissions a significativement réduit les écarts entre véhicules fonctionnant à l'essence, au diesel ou au GPL. Concernant le CO₂, les gains environnementaux sont proches de zéro par rapport à un véhicule essence ou diesel. L'avantage comparatif du GPL par rapport aux véhicules essence et diesel neufs paraît donc aujourd'hui très limité. Sur le plan fiscal, les véhicules GPL bénéficient aujourd'hui d'une taxe intérieure à la consommation sur le GPL à taux réduit. Cet avantage fiscal fait du GPL le carburant liquide le moins cher du marché, et permet un gain estimé entre 1 000 et 2 400 € sur la durée de vie du véhicule. De plus, une exonération totale ou partielle de la taxe proportionnelle sur les certificats d'immatriculation peut être accordée selon les régions sur ce type de véhicules. Hors prime à l'achat spécifique, l'acquisition ou la transformation d'un véhicule reste donc une opération rentable. Au regard des faibles avantages environnementaux et des avantages fiscaux dont bénéficie déjà le carburant GPL, l'octroi d'une prime à l'achat dans le cadre d'un barème spécifique du bonus malus n'est plus justifié. En ce qui concerne le véhicule électrique, son développement contribuera à la lutte contre le réchauffement climatique, la dépendance vis-à-vis des combustibles fossiles et la pollution atmosphérique locale. Au sujet des pollutions générées « du puits à la roue », les gains en termes d'émissions de CO₂ dépendent des conditions de production de l'électricité nécessaire à leur traction. Dès lors que la recharge des véhicules est réalisée à partir d'un mix électrique moyennement émetteur de CO₂ (par exemple : 400 g/kWh, soit environ la moyenne européenne aujourd'hui), le véhicule électrique s'avère être plus économe (environ 100 g CO₂/km du puits à la roue) que les véhicules thermiques actuels (145 à 150 g CO₂/km du puits à la roue). Le contenu en CO₂ de l'électricité des Etats européens a du reste vocation à diminuer, selon la stratégie énergétique nationale de chaque Etat, pour atteindre les objectifs du Paquet énergie-climat de l'Union européenne. Avec un objectif de 2 millions de véhicules décarbonés en 2020, soit 6 % du parc automobile, la consommation d'électricité liée à l'alimentation de ces véhicules est estimée à 5 TWh, soit seulement 1 % de la consommation d'électricité totale, qui par ailleurs peut être pilotée et réalisée hors pointe carbonée, permettant ainsi de lisser les capacités de production. A terme, quand le marché de l'électromobilité aura émergé, les batteries des véhicules pourraient être utilisées comme des moyens de stockage et de déstockage d'électricité, facilitant l'intégration des énergies renouvelables intermittentes, avec l'appui des technologies de gestion intelligente des réseaux électriques. La contribution des véhicules électriques à la lutte contre le changement climatique passera ainsi par une alimentation en électricité issue des technologies les plus respectueuses de l'environnement.

Données clés

Auteur : [Mme Laurence Abeille](#)

Circonscription : Val-de-Marne (6^e circonscription) - Écologiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 4558

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : Écologie, développement durable et énergie

Ministère attributaire : Écologie, développement durable et énergie

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 20 novembre 2012

Question publiée au JO le : [18 septembre 2012](#), page 5075

Réponse publiée au JO le : [27 novembre 2012](#), page 6981