

14ème législature

Question N° : 62332	De M. Philippe Armand Martin (Union pour un Mouvement Populaire - Marne)	Question écrite
Ministère interrogé > Écologie, développement durable et énergie		Ministère attributaire > Écologie, développement durable et énergie
Rubrique >automobiles et cycles	Tête d'analyse >véhicules électriques	Analyse > développement.
Question publiée au JO le : 05/08/2014 Réponse publiée au JO le : 01/09/2015 page : 6688 Date de changement d'attribution : 27/08/2014 Date de renouvellement : 11/11/2014 Date de renouvellement : 17/02/2015 Date de renouvellement : 26/05/2015		

Texte de la question

M. Philippe Armand Martin attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur les dispositions du projet de loi de programmation de la transition énergétique pour la croissance verte et plus précisément sur les dispositions tendant à favoriser les véhicules électriques ou hybrides. Alors qu'un bonus écologique a été instauré pour favoriser et soutenir les ventes d'automobiles émettant le moins de CO₂, tel n'est pas actuellement le cas pour les véhicules agricoles électriques. En conséquence, il lui demande s'il est dans ses intentions de mettre en œuvre un bonus écologique pour soutenir la vente des véhicules agricoles électriques et ce dans la mesure où elle entend favoriser tous les véhicules ayant un très faible niveau d'émission de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

Texte de la réponse

Le dispositif de bonus-malus automobile, dont la gestion est assurée au travers d'un compte d'affectation spécial depuis 2012, est conçu de façon à équilibrer le montant des aides versées au titre du bonus et du superbonus par le montant des recettes du malus. Le dispositif concerne à ce jour les véhicules légers (moins de 3,5 tonnes) de transport de personnes et de marchandises (catégories internationales M1 et N1 respectivement). À ce jour, il n'est pas prévu d'élargir ce dispositif à d'autres catégories de véhicules, notamment agricoles, et ce pour plusieurs raisons. Tout d'abord, dans un cadre budgétaire contraint, la mise en place d'un bonus à l'achat d'engins agricoles électriques pourrait nécessiter la mise en place d'un malus à l'achat de certains autres véhicules agricoles polluants, étant entendu que les recettes actuelles du malus, dû par les acquéreurs de voitures particulières émettant 131 g CO₂/km et plus, sont entièrement mobilisées pour financer les aides à l'acquisition des voitures les plus vertueuses, notamment électriques, et au renouvellement des vieilles voitures diesel (considérées comme les plus polluantes), priorités du Gouvernement. La mise en place de ce malus ne serait pas sans poser des problèmes techniques et de principe dans un contexte où les véhicules agricoles ne font pas l'objet d'une mesure de leurs émissions de CO₂ et où le secteur de l'exploitation agricole, qui rencontre des difficultés financières importantes, semble devoir être préservé de l'instauration d'une nouvelle taxe. Par ailleurs, même si quelques prototypes de tracteurs électriques ont été présentés lors de salons professionnels et quelques modèles, réservés à des usages spécifiques (par exemple le tracteur enjambeur KREMER T4E, fabriqué en France et destiné aux exploitations viticoles) ont pu être



industrialisés, l'offre en tracteurs agricoles reste extrêmement limitée. Aussi, l'effort semble devoir être porté sur la recherche et l'innovation, s'agissant notamment des performances des batteries, afin d'obtenir des puissances et autonomies compatibles avec une utilisation en exploitation agricole. À ce titre, les actions menées dans le cadre de la nouvelle France industrielle et de la solution industrielle « Mobilité écologique », comprenant un volet dédié au stockage de l'énergie, pourront apporter des solutions au développement de batteries de haute performance.