



14ème législature

Question N° : 76279	De M. Joël Giraud (Radical, républicain, démocrate et progressiste - Hautes-Alpes)	Question écrite
Ministère interrogé > Écologie, développement durable et énergie		Ministère attributaire > Environnement, énergie et mer
Rubrique > automobiles et cycles	Tête d'analyse >véhicules électriques	Analyse > bonus écologique. réglementation.
Question publiée au JO le : 24/03/2015 Réponse publiée au JO le : 04/10/2016 page : 7986 Date de changement d'attribution : 12/02/2016		

Texte de la question

M. Joël Giraud attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur le projet de super-bonus réservés à l'achat de véhicules électriques par des propriétaires d'automobiles diesel de plus de 13 ans. Cette mesure fait partie de la feuille de route 2015 issue des travaux de la conférence environnementale des 27 et 28 novembre 2014 et s'inscrit dans le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte. Seraient éligibles à cette prime les remplacements de véhicules diesel les plus polluants, c'est-à-dire ceux qui sont âgés de plus de treize ans, en véhicules propres. Elle se cumule avec le bonus écologique qui a été reconduit depuis le 1er janvier 2015 et peut donc s'élever à 10 000 euros. Si beaucoup de nos concitoyens se satisfont de cet engagement gouvernemental en faveur des véhicules électriques, les propriétaires de vieux véhicules essence dont les impacts polluants ne sont plus à démontrer proposent un élargissement du dispositif afin que, sans distinction, tous les propriétaires de véhicules polluants puissent investir dans l'achat d'un véhicule électrique et participer ainsi au développement de ces véhicules propres. Aussi il souhaiterait savoir si un élargissement des bénéficiaires peut être envisagé afin d'augmenter le nombre de véhicules électriques dans notre pays.

Texte de la réponse

Le développement des véhicules décarbonés et le retrait du parc automobile des véhicules les plus polluants font partie des priorités du Gouvernement. Les moteurs diesel, en l'absence de système de dépollution, sont plus émetteurs de certains polluants, dont notamment les particules et les oxydes d'azote (NOx), que les moteurs essence. Les normes Euro fixent, dans le cadre d'une réglementation européenne, des valeurs limites d'émissions de plusieurs polluants notamment concernant les particules et les NOx. Ces normes sont de plus en plus sévères. Les normes Euro relatives aux véhicules diesel ont longtemps été moins exigeantes que celles relatives aux véhicules essences. Ces normes sont maintenant proches, même si les normes diesel restent moins exigeantes sur les émissions de NOx. On constate en France des dépassements récurrents des valeurs limites réglementaires des polluants atmosphériques. Pour les particules comme pour les oxydes d'azote, les véhicules particuliers, et spécialement les véhicules diesel les plus anciens, constituent une source majeure d'émission de polluants. Le dispositif de prime à la conversion, introduit par le décret no 2015-361 du 30 mars 2015 modifiant le décret no 2014-1672 du 30 décembre 2014 instituant l'aide à l'acquisition et à la location des véhicules peu polluants, a été prolongé pour l'année 2016. Le versement de la prime à la conversion est conditionné par la mise au rebut d'un véhicule diesel immatriculé avant le 1er janvier 2006 (date d'entrée en vigueur de la norme Euro 4 pour tous les véhicules neufs). Les aides définies peuvent atteindre 3 700 € pour l'achat ou la location de longue durée d'un

véhicule émettant jusqu'à 20 g CO₂/km (véhicule électrique avec, le cas échéant, un prolongateur d'autonomie), s'ajoutant, pour un total d'aides publiques de 10 000 €, au bonus de 6 300 € (limité à 27 % du coût d'acquisition) qui est accordé à tout acquéreur de véhicule neuf émettant jusqu'à 20 g CO₂/km. De plus, le dispositif a été élargi en 2016 afin de permettre aux ménages non imposables de bénéficier de la prime à la conversion lors de l'achat d'un véhicule ne fonctionnant pas au gazole Euro 5 ou Euro 6. Les véhicules diesel anciens visés par la prime à la conversion respectent au mieux la norme Euro 3, définissant une valeur limite d'émissions en oxydes d'azote des véhicules diesel plus de 3 fois supérieure à celle des véhicules essence (500 mg/km pour les véhicules diesel contre 150 mg/km pour les véhicules essence). Les véhicules diesel de cette époque ne sont de plus pas munis de filtres à particules et contribuent de manière significative aux dépassements récurrents des valeurs limites réglementaires en particules constatés en France (la valeur limite d'émissions en particules des véhicules diesel définie dans la norme Euro 3 est de 50 mg/km pour les véhicules diesel, à comparer à la valeur limite de 5 mg/km, en vigueur depuis la norme Euro 5 et qui a entraîné la généralisation de l'équipement des véhicules diesel en filtres à particules). Les véhicules essence de la même époque sont par construction peu émetteurs de particules (une valeur limite d'émissions en particules pour les véhicules essence a été introduite avec la norme Euro 5 et le développement des systèmes d'injection directe, générateurs de particules à l'échappement).