

15ème législature

Question N° : 26445	De M. Yannick Favennec-Bécot (Libertés et Territoires - Mayenne)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition écologique et solidaire (Mme Poirson, SE auprès de la ministre)		Ministère attributaire > Transition écologique et cohésion des territoires
Rubrique > automobiles	Tête d'analyse > Filière automobile et objectifs environnementaux	Analyse > Filière automobile et objectifs environnementaux.
Question publiée au JO le : 11/02/2020 Date de changement d'attribution : 21/05/2022 Question retirée le : 21/06/2022 (fin de mandat)		

Texte de la question

M. Yannick Favennec-Bécot attire l'attention de Mme la secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, sur les inquiétudes de la filière automobile quant à l'insuffisance de la politique de soutien et d'accompagnement de la transition écologique et son manque de lisibilité, tant pour le consommateur que pour la filière automobile, Au lieu de renforcer les dispositifs incitatifs favorisant l'acquisition de véhicules vertueux et de permettre à la filière automobile d'avoir une vision globale et pérenne des politiques publiques de soutien, les mesures mises en oeuvre dans la loi de finances pour 2020 contribuent au contraire à réduire l'impact des dispositifs. Si les crédits affectés au bonus sont augmentés par rapport à 2019, le bonus actuel reste trop restrictif. À titre d'illustration, les véhicules hybrides rechargeables sont exclus du dispositif du bonus, alors qu'ils sont un levier très pertinent pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre, comme l'a illustré un rapport de l'ADEME en avril 2018 sur l'électrification des véhicules. Visant une clientèle familiale, de classe moyenne et urbaine, ils permettent de basculer vers une solution innovante en usage, basée sur un double mode thermique-électrique, et constitue un vecteur d'emplois importants, avec un socle industriel implanté en France. Aussi, l'introduction d'un bonus de 2 000 euros sur les véhicules hybrides rechargeables permettrait de soutenir le démarrage en France de l'électrification du marché. S'agissant des flottes d'entreprises, il lui rappelle que celles-ci constituent un levier majeur en matière de verdissement du parc automobile, puisque 60 % des véhicules neufs vendus actuellement sont destinés aux entreprises. C'est pourquoi il serait important de mettre en place des mesures incitatives visant les professionnels pour l'acquisition de véhicules électriques. En outre, la décision prise par le Gouvernement de mettre en place deux grilles de *malus* en 2020 ajoute une complexité supplémentaire au dispositif et à l'instabilité que connaît le marché automobile depuis de nombreux mois. L'illisibilité et l'instabilité de ces politiques de soutien ne contribuent qu'à accentuer le sentiment de présomption négative sur un secteur qui est amené à réaliser des efforts considérables pour atteindre les objectifs environnementaux ambitieux, fixés au niveau européen et français. Ces décisions viennent s'ajouter à la réduction drastique du nouveau dispositif de prime à la conversion entré en vigueur le 1er août 2019. En effet, la nouvelle version de la prime exclut de façon significative les véhicules d'occasion thermiques, et cible des modèles type « citadine » et les plus coûteux, pour des publics extrêmement modestes qui sont dans l'incapacité d'acquérir ce type de véhicules. Pourtant, la prime à la conversion est une mesure qui a atteint l'ensemble des objectifs environnementaux et sociaux, mais également une mesure sociale d'accompagnement des publics les plus fragiles. La politique mise en oeuvre s'inscrit dans un contexte complexe sur le plan économique pour la filière automobile : en effet l'objectif de réduction des émissions de CO₂ sous le seuil moyen de 95g/km pour 95 % des flottes automobiles étant fixé à 2020 aura des conséquences économiques majeures pour les entreprises de la filière automobile, et *in fine* pour les consommateurs. La situation des sites industriels démontre



pourtant la nécessité d'une politique de soutien et d'accompagnement des acteurs de la filière automobile. Il apparaît donc primordial, dans un tel contexte, de se doter d'une politique solide, cohérente et pérenne de soutien et de financement de la transition écologique du parc, pour ne pas pénaliser les automobilistes et le tissu industriel français, et répondre aux impératifs écologiques et objectifs fixés par l'Union européenne. Il souhaiterait connaître ses intentions sur ces questions.