

16ème législature

Question N° : 6856	De M. Mickaël Bouloux (Socialistes et apparentés (membre de l'intergroupe NUPES) - Ille-et-Vilaine)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition énergétique		Ministère attributaire > Transition énergétique
Rubrique >automobiles	Tête d'analyse >Aide au verdissement des véhicules pour les indépendants et les libéraux	Analyse > Aide au verdissement des véhicules pour les indépendants et les libéraux.
Question publiée au JO le : 04/04/2023 Réponse publiée au JO le : 30/05/2023 page : 4935		

Texte de la question

M. Mickaël Bouloux appelle l'attention de Mme la ministre de la transition énergétique sur la situation des professionnels comme les VRP, les infirmiers et infirmières libéraux ou encore les auxiliaires de vie, qui doivent utiliser leur véhicule de façon intensive pour exercer leur travail. Ces professionnels, qui sont des « gros rouleurs », sont pour la plupart dans l'impossibilité de rouler sans émettre de CO₂. Afin de réduire l'impact de leur activité sur l'environnement, l'utilisation d'une voiture électrique au prix d'achat supérieur à 50 000 euros est inconcevable financièrement pour ces conducteurs, sachant que les voitures électriques au prix d'achat inférieur ne sont pas suffisamment efficaces pour rouler jusqu'à 80 000 km par an. Par ailleurs, le manque d'infrastructures électriques permettant la recharge de ces véhicules est un réel problème. Ainsi, il souhaite savoir ce qu'envisage le Gouvernement pour accompagner les professionnels, dont la voiture est un véritable outil de travail, dans la réduction de leurs émissions de CO₂ et le verdissement de leurs véhicules, afin de respecter ses engagements environnementaux.

Texte de la réponse

Pour atteindre les objectifs de décarbonation du secteur automobile prévus par la Stratégie Nationale Bas Carbone et dans la perspective de la fin de vente européenne des véhicules légers neufs thermiques à partir de 2035, l'État a mis en place plusieurs dispositifs de soutien à l'électrification du parc, tant en faveur des particuliers que des professionnels. Ces dispositifs sont renforcés pour accompagner davantage les publics ayant des difficultés à accéder au marché des véhicules électriques et ceux qui utilisent le plus leur véhicule. Un professionnel exerçant en libéral peut, à cet égard, bénéficier des montants applicables aux particuliers, s'il demande l'aide à titre personnel. Les deux principaux dispositifs d'aides nationaux à l'acquisition de véhicules peu polluants sont le bonus écologique et la prime à la conversion, auquel l'État consacrera, en cumulé, plus de 1,2 milliard d'euros en 2023. Le bonus écologique constitue une aide à l'achat ou à la location (pour au moins deux ans) d'une voiture ou d'une camionnette électrique et/ou hydrogène. Le montant maximum d'aide pour les ménages des cinq premiers déciles de revenus a été augmenté de 1 000 € depuis le 1er janvier 2023 et atteint désormais jusqu'à 7 000 €. La prime à la conversion, cumulable avec le bonus écologique, est une aide à l'acquisition ou à la location d'un véhicule électrique ou Crit'Air 1 neuf ou d'occasion, en échange de la mise au rebut d'une voiture ou d'une camionnette Crit'Air 3 ou plus ancienne (diesel immatriculée pour la première fois avant 2011 ou essence immatriculée pour la première fois avant 2006). Les montants d'aide dépendent du niveau de revenu du demandeur et sont renforcés pour

les particuliers modestes dits « gros rouleurs » dont la distance entre leur domicile et leur lieu de travail est supérieure à 30 km ou qui effectuent plus de 12 000 kilomètres par an dans le cadre de leur activité professionnelle avec leur véhicule personnel. La prime peut atteindre jusqu'à 9 000 € en zones à faibles émissions mobilité, et 6 000 € en dehors de telles zones. Depuis le 1er janvier 2023, pour renforcer le caractère social des dispositifs et ne pas favoriser l'acquisition de véhicules haut de gamme, seules les voitures particulières dont le coût d'acquisition est inférieur à 47 000 € sont éligibles à ces aides. Parmi ces véhicules, de nombreux modèles de voitures dites compactes ou berlines bénéficient d'une autonomie de batterie suffisante pour parcourir 300 km par jour voire davantage. En effet, l'autonomie des voitures électriques n'a cessé de progresser ces dernières années et les travaux de R&D se poursuivent afin d'améliorer les performances des batteries et le rendement global de la chaîne de traction des véhicules. En parallèle de ces aides à l'acquisition ou à la location de véhicules peu polluants, l'État accompagne l'installation de bornes de recharge. Plusieurs dispositifs sont en place afin d'aider l'installation de bornes de recharge à domicile, comme un crédit d'impôt jusqu'à 300 €, un taux de TVA réduit à 5,5 %, le droit à la prise, un mécanisme de pré-financement des infrastructures collectives en copropriétés et des aides du programme de certificats d'économies d'énergie Advenir pour les points de recharge dans le résidentiel collectif. Le programme Advenir permet également d'aider des projets de points de recharge ouverts au public. Il a été prolongé et doté de 200 millions d'euros supplémentaires, portant son enveloppe totale à 320 millions d'euros. Par ailleurs, le Gouvernement a lancé, dans le cadre du plan de relance, un dispositif de soutien à l'installation de stations de recharge rapide sur le réseau routier national avec un budget de 100 millions d'euros jusqu'à fin 2022. Ainsi, l'ensemble des aires de services du réseau autoroutier concédé sera équipé d'infrastructures de recharge rapide en 2023. En complément, dans le cadre du plan d'investissement France 2030, un appel à projets a été lancé pour soutenir le déploiement de stations de recharge rapide dans les métropoles et les territoires, doté d'une enveloppe de 300 millions d'euros jusqu'en 2024. Des obligations ont également été mises en place dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités et de la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets. Ainsi, les exigences de pré-équipement des bâtiments neufs ont été renforcées et, à partir de 2025, les parkings des bâtiments non résidentiels devront disposer d'au moins un point de recharge par tranche de vingt places de stationnement. Une exigence similaire a été mise en place pour les parkings gérés en délégation de service public, en régie publique ou via un marché public de plus de vingt emplacements. D'autres mesures encore ont été adoptées, afin par exemple de favoriser la réalisation des schémas directeurs de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public (SDIRVE), ou d'intégrer l'électricité d'origine renouvelable fournie par les infrastructures de recharge ouvertes au public au dispositif de la TIRUERT (Taxe incitative relative à l'utilisation d'énergie renouvelable dans le transport). L'ensemble de ces mesures a contribué à la forte accélération du déploiement des infrastructures de recharge depuis 2021. Aujourd'hui, plus de 1,3 million de points de recharge privés ont été déployés sur l'ensemble du territoire national, alors que seulement 500 000 étaient opérationnels fin 2020. Le nombre de points de recharge ouverts au public, quant à lui, a augmenté de 65 % en un an et a atteint les 100 000 unités en mai. Ce nombre a plus que doublé en moins de deux ans. La France fait ainsi partie des trois pays de l'Union européenne les mieux équipés en points de recharge, avec les Pays-Bas et l'Allemagne. En outre, la France dépasse aujourd'hui les objectifs de déploiement d'infrastructures de recharge du règlement européen AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) sur lesquels un accord a été trouvé entre les co-législateurs et qui devraient être prochainement entérinés.