

14ème législature

| | | |
|--|--|--|
| Question N° : 40477 | De M. Nicolas Bays (Socialiste, républicain et citoyen - Pas-de-Calais) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Redressement productif | | Ministère attributaire > Écologie, développement durable et énergie |
| Rubrique > énergie et carburants | Tête d'analyse > transport | Analyse > rapport. propositions. |
| Question publiée au JO le : 22/10/2013 Réponse publiée au JO le : 27/05/2014 page : 4292 Date de changement d'attribution : 03/04/2014 | | |

Texte de la question

M. Nicolas Bays attire l'attention de M. le ministre du redressement productif sur l'opportunité industrielle d'une transition énergétique des transports en France. Après avoir reçu la synthèse du débat national sur la transition énergétique, puis installé le Conseil national de la transition énergétique le 11 septembre 2013, il apparaît urgent de donner une direction claire à l'industrie automobile et énergétique française. Alors que nombre de nos concitoyens s'interrogent sur un potentiel rééquilibrage de la fiscalité entre le gazole et l'essence, les priorités industrielles réaffirmées par le Gouvernement semblent ne s'orienter que vers des véhicules électriques ou consommant moins de 2 litres aux 100 km, sans mettre à contribution les énergies alternatives que sont le GPL, le GNV, le bioéthanol E85. Pourtant, toutes permettraient de développer l'emploi dans des filières d'avenir. Les véhicules écologiques permettent de créer de nouveaux débouchés pour le développement des énergies renouvelables. La filière méthanisation, naissante en France, produit notamment du bio méthane carburant. Le couplage avec un ramassage des ordures ménagères fonctionnant au GNV, comme c'est par exemple le cas à Lille, est un bel exemple d'économie circulaire. Rappelons que le bioéthanol E85 est fabriqué en France grâce aux productions de nos agriculteurs (betteraves, maïs, blé, déchets viniques). Les 2e et 3e générations de biocarburants ne sont pas attendues avant plusieurs années, et la filière ne pourra résister à une campagne de dénigrement du Gouvernement. Enfin, notons qu'une grande partie du GPL est raffiné en France. Toute la filière d'installation et de transformation des véhicules essence en GPL, mais également de réparation, représente des milliers d'emplois non délocalisables. Depuis la suppression anticipée du bonus de 2000 euros pour l'acquisition de véhicules GPL-GNV, rappelons que les filières françaises souffrent. Pourtant, lorsque vous avez annoncé la mise en place d'une tarification préférentielle sur autoroute le 6 octobre 2012, celle-ci ne concernait que les véhicules électriques, alors même que leur autonomie actuelle ne les prédestine pas à ce genre de trajet. Rappelons en outre que les véhicules électriques, GPL, GNV, hybrides, Flex fioul E85 et les micro citadines de moins de 3 mètres représentent aujourd'hui malheureusement moins de 2 % du parc roulant en France. Une tarification préférentielle sur autoroute, ou un crédit de télépéage, réservés aux propriétaires de véhicules écologiques, instaurerait un véritable bonus d'usage qui inviterait nos concitoyens même les plus modestes à se tourner vers des véhicules plus respectueux de l'environnement et de notre santé. Cette incitation pourrait être proposée dans le cadre du projet de loi de programmation sur la transition énergétique. Il lui demande de préciser ses intentions à ce sujet.

Texte de la réponse

Les enjeux liés à la transition énergétique des transports en termes de consommation des ressources d'origine

fossile et de pollution atmosphérique sont indéniables. Le secteur représente 31,6 % de la consommation finale d'énergie et 70,7 % de la consommation finale de produits pétroliers à des fins énergétiques. 27,3 % des émissions françaises de gaz à effet de serre (GES) sont dues au secteur du transport. Le transport routier en particulier, représente 95 % des émissions directes liées à la combustion des produits pétroliers dans le secteur des transports. Compte tenu de ces éléments, le Gouvernement accorde au secteur des transports toute sa place dans les travaux de préparation de la loi de programmation consacrée à la transition énergétique. Ainsi, le document de synthèse du Débat national sur la transition énergétique et l'avis du Conseil économique, social et environnemental de juillet 2013 sur la transition énergétique des transports alimentent la réflexion sur les objectifs stratégiques de politique publique dans le domaine des transports en lien avec la problématique énergétique qui seront intégrés dans la loi en préparation. La diversification du mix énergétique des transports est, naturellement, un des sujets sur lesquels portent les travaux en cours. Sans présager du contenu de la future loi, des objectifs d'incorporation de biocarburants avancés dans la consommation finale d'énergie du secteur des transports et le développement de carburants à haute teneur en biocarburants (super éthanol E85, gazole B30) sont des pistes intéressantes de réflexion. Les travaux menés tiennent compte des bilans pour l'économie, l'environnement et la société de chaque solution envisagée. Il appartient au travail d'élaboration de la loi de définir à travers quelles mesures les actions de substitution du pétrole par des énergies alternatives pourraient être soutenues. De manière globale, les mesures qui seront portées par la loi de programmation sur la transition énergétique compléteront opportunément les mesures actuellement en vigueur en faveur des transports décarbonés. Parmi ces mesures, le dispositif de bonus-malus automobile est un outil efficace d'amélioration de la performance environnementale de la filière automobile, comme le montre la baisse significative des émissions moyennes de CO₂ des véhicules neufs depuis sa mise en oeuvre. Ce dispositif a été prolongé pour l'année 2014 et dans un contexte budgétaire contraint, le soutien important à la filière des véhicules électriques, porteuse d'emplois et élément fondamental de la transition énergétique dans le domaine des transports, a été confirmé. Le Gouvernement rappelle que si dans le cadre du dispositif de bonus-malus automobile, les véhicules fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié (GPL) ou au gaz naturel pour véhicules (GNV) bénéficiaient d'une prime de 2 000 € (sous réserve que leurs émissions de CO₂/km soient inférieures ou égales à 135 g) jusqu'à fin 2010, le gain environnemental d'un véhicule GPL par rapport à un véhicule essence respectant la même norme d'émission de polluants « Euro 5 » (en vigueur depuis 2011) est estimé à 200 € sur la durée de vie complète du véhicule. Au regard des faibles avantages environnementaux des carburants GPL et GNV et des avantages fiscaux dont ils bénéficient déjà, la décision de ne pas conserver un barème spécifique pour les véhicules fonctionnant au GPL ou au GNV apparaît donc justifiée. Le GPL, le GNV et le superéthanol E85 sont les carburants les moins taxés du marché. De plus, ces véhicules bénéficient d'exonération partielle ou totale du coût du certificat d'immatriculation suivant les régions. Cet avantage, ramené à un kilométrage de 200 000 km, représente par exemple une économie de l'ordre de 7 900 € sur la durée de vie d'un véhicule GPL de norme « Euro 5 » par rapport à un véhicule essence respectant la même norme. La mise en oeuvre de la tarification préférentielle sur autoroute pour les véhicules électriques, voulue par le Gouvernement, nécessite l'implication des sociétés concessionnaires d'autoroutes qui fixent les tarifs des péages sur la base d'un coût d'usage des autoroutes empruntées. Dans le cadre des discussions nécessaires avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes, qui n'ont à ce jour pas encore abouties, un élargissement des tarifications préférentielles à d'autres types de véhicules (hybrides, fonctionnant au GPL, au GNV ou au super éthanol E85 par exemple) pourrait être envisagé par le Gouvernement.