



## 14ème législature

|  |  |  |
|--|--|--|
| <b>Question N° :</b><br><b>43107</b>   | De <b>M. Stéphane Demilly</b> ( Union des démocrates et indépendants - Somme ) | <b>Question écrite</b>   |
| <b>Ministère interrogé</b> > Redressement productif  |  | <b>Ministère attributaire</b> > Écologie, développement durable et énergie             |
| <b>Rubrique</b> > transports   | <b>Tête d'analyse</b><br>> politique des transports                            | <b>Analyse</b> > Conseil économique, social et environnemental. rapport. propositions. |
| Question publiée au JO le : <b>19/11/2013</b><br>Réponse publiée au JO le : <b>08/04/2014</b> page : <b>3226</b><br>Date de changement d'attribution : <b>26/11/2013</b> |  |  |

### Texte de la question

M. Stéphane Demilly attire l'attention de M. le ministre du redressement productif sur l'opportunité industriel 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. L'avis du Conseil économique, social et environnemental de juillet 2013 sur « la transition énergétique des transports » indique « qu'il est essentiel d'agir sur l'automobile, dont le parc se renouvelle plus rapidement ». Le CESE invite les pouvoirs publics à « redéfinir le mix énergétique dans les transports », tout en poursuivant « l'aide incitative des systèmes de bonus vers les véhicules les moins polluants ». 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 biométhane 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 indélocalisables. Depuis la suppression anticipée du bonus de 2 000 euros pour l'acquisition de véhicules GPL-GNV, rappelons que les filières françaises souffrent. Il est essentiel pour les filières GPL-GNV-bioéthanol que le Gouvernement puisse afficher un soutien clair, notamment dans le cadre du PLF 2014, et de la loi de programmation pour 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 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. La diversification du mix énergétique des transports est naturellement un des sujets sur lesquels portent les travaux en cours. Ces derniers 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. Avant la présentation du projet de loi au Parlement, le Conseil national de la transition énergétique donnera son avis sur les mesures intégrées au projet de loi et le Conseil économique, social et environnemental ainsi que le Conseil d'État seront saisis du projet de texte. 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 CO<sub>2</sub> des véhicules neufs depuis sa mise en oeuvre. S'agissant du développement des véhicules électriques, la France est actuellement le premier marché européen pour ces véhicules et le troisième marché mondial. Le dispositif de bonus-malus 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 CO<sub>2</sub>/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. Le GPL, le GNV et le superéthanol E85 sont les carburants les moins taxés du marché. De plus, les véhicules fonctionnant grâce à ces carburants bénéficient d'exonération partielle ou totale du certificat d'immatriculation suivant les régions. Sur la durée de vie d'un véhicule (kilométrage de 200 000 km), ces avantages représentent une économie de plus de 7 000 € pour un véhicule GPL respectant la norme « Euro 5 » par rapport à un véhicule essence respectant la même norme. Hors prime à l'achat spécifique, l'achat d'un véhicule fonctionnant au GPL, au GNV ou au superéthanol E85 reste une opération rentable et il n'est à ce jour pas prévu de remettre en cause les avantages comparatifs de taxation de ces carburants par rapport au diesel et à l'essence.