

14ème législature

Question N° : 49212	De M. Alain Marty (Union pour un Mouvement Populaire - Moselle)	Question écrite
Ministère interrogé > Écologie, développement durable et énergie		Ministère attributaire > Écologie, développement durable et énergie
Rubrique > énergie et carburants	Tête d'analyse > économies d'énergie	Analyse > OPECST. rapport. propositions.
Question publiée au JO le : 11/02/2014 Réponse publiée au JO le : 06/05/2014 page : 3716 Date de changement d'attribution : 03/04/2014		

Texte de la question

M. Alain Marty attire l'attention de M. le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur le rapport de l'Office parlementaire de l'évaluation des choix scientifiques et technologiques (OPECST), adopté à l'unanimité le 15 janvier 2014 par les députés et sénateurs de toutes tendances membres de l'OPECST. Ce rapport indique que « dans le cadre de la transition énergétique, il faut accélérer le développement de carburants alternatifs et renouvelables. Ce développement ne doit pas injurier l'avenir en conduisant à une monoculture technologique, mais au contraire développer l'ensemble de la palette des alternatives ». En ce sens, les parlementaires recommandent de « ne fermer aucune option technique pour promouvoir la mixité énergétique : des sauts technologiques peuvent avoir lieu aussi bien dans les moteurs thermiques (gaz, agro-carburants issus d'énergies renouvelables) qu'électriques, à l'hydrogène ou à l'air comprimé. De manière générale, afin de promouvoir la mixité énergétique dans les transports, accorder les avantages consentis aux voitures électriques aux autres types de voitures écologiques, et notamment hybrides, et celles fonctionnant au GPL, au GNV, à l'hydrogène ou à l'air comprimé ». Il lui demande de préciser les intentions du Gouvernement en ce sens.

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. En 2011, le secteur a représenté 31,6 % de la consommation finale d'énergie et 70,7 % de la consommation finale de produits pétroliers à des fins énergétiques. En 2011 également, 27,3 % des émissions françaises de gaz à effet de serre ont été dues au secteur du transport et le transport routier en particulier a représenté 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, en tenant compte des bilans pour l'économie, l'environnement et la société de chaque solution envisagée, en fait naturellement partie. De manière globale, les mesures qui seront portées par la loi de programmation sur la transition énergétique compléteront les mesures actuellement en vigueur en faveur des véhicules et carburants alternatifs. Au stade actuel de développement de la filière des véhicules décarbonés, les véhicules électriques et hybrides présentent encore un surcoût à l'achat par rapport à un véhicule thermique traditionnel. Afin de permettre le développement de ces véhicules, fondamentaux dans la mise en oeuvre de la transition énergétique des transports, le Gouvernement a mis en place, via le dispositif de bonus- malus automobile, des aides importantes à l'achat de ces véhicules (les aides consenties peuvent atteindre 6 300 € pour les



véhicules électriques et 3 300 € pour les véhicules hybrides, voire 4 000 € pour les véhicules hybrides présentant les meilleures performances environnementales). Globalement, le dispositif de bonus-malus automobile accorde une aide aux acquéreurs des véhicules émettant moins de 90 g de CO₂/km (l'aide est d'autant plus importante que les émissions de CO₂ sont faibles), quelle que soit leur motorisation, encourageant ainsi les constructeurs à faire progresser l'efficacité énergétique de l'ensemble de leurs moteurs. Les véhicules fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié (GPL) ou au gaz naturel pour véhicules (GNV) ne bénéficient pas quant à eux d'une aide spécifique à l'achat. Ces véhicules présentent une technologie mature n'engendrant pas de surcoût important à l'achat, contrairement aux véhicules électriques et hybrides. Par ailleurs, les véhicules fonctionnant au GPL ou au GNV bénéficient d'un soutien de l'État via la fiscalité des carburants. Le GPL, le GNV et le superéthanol E85 sont en effet les carburants les moins taxés du marché et l'économie ainsi réalisée à l'utilisation d'un véhicule GPL est estimée à 7 000 € pour 150 000 km parcourus. Par ailleurs, plusieurs des 34 plans de reconquête industrielle annoncés par le Président de la République en septembre 2013 sont consacrés au développement de technologies innovantes pour l'automobile. Compte tenu des efforts qu'il reste à fournir pour assurer son essor, la filière des véhicules électriques est l'objet de deux plans spécifiques (« bornes de recharge » et « autonomie des batteries »). Les véhicules aux motorisations conventionnelles, dont la part de marché est encore très majoritaire, font également l'objet d'un plan spécifique (« la voiture pour tous consommant moins de 2 litres aux 100 km »). Ce plan passe, dans un premier temps, par le développement de briques technologiques (dans les domaines de l'allègement des véhicules et de l'efficacité énergétique des moteurs notamment) permettant de réaliser des ruptures en termes de consommation d'énergie fossile à coût acceptable pour le consommateur. Ce plan structure et complète les actions déjà engagées via le Programme des investissements d'avenir qui a doté le programme « véhicule routier du futur » d'un budget de 750 M€. Au travers d'appels à manifestations d'intérêt gérés par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), ce programme permet le financement de projets innovants visant au développement de véhicules routiers faiblement émetteurs de CO₂ et de solutions de mobilité décarbonée.