ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport

Question écrite n° 42701

Texte de la question

M. Stéphane Demilly 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 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. Lors de l'examen de la Loi Grenelle dans l'hémicycle, la mise en place d'un éco-prêt à taux zéro sous condition de ressources avait été proposée pour l'acquisition de véhicules GPL, GNV, électriques, hybrides ou Flex fioul E85. Cette proposition avait recueilli l'assentiment de parlementaires de toutes tendances, car elle vise à démocratiser l'accès des véhicules écologiques aux populations les plus modestes, tout en soutenant l'emploi des filières automobile et énergie. Cette mesure pourrait être proposée dans le cadre du projet de loi 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. 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. De manière globale, les mesures qui seront portées par la loi de programmation sur la transition énergétique complèteront les mesures actuellement en vigueur en faveur des transports décarbonés. Le développement des véhicules décarbonés est une priorité du Gouvernement et 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 stimule l'adaptation nécessaire de l'industrie automobile vers des modèles peu émetteurs de CO2, au-delà des exigences réglementaires en la matière. Le barème actuel de bonus, recentré depuis sa dernière modification intervenue le 1er novembre 2013 sur les véhicules les plus vertueux, récompense l'achat des véhicules émettant moins de 90 g CO2/km, quelle que soit leur motorisation (les véhicules hybrides bénéficient quant à eux d'une aide spécifique pour les véhicules émettant jusqu'à 110 g CO2/km), avec une aide pouvant aller jusqu'à 6 300 €. Le gaz de pétrole liquéfié (GPL), le gaz naturel pour véhicules (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 un soutien de l'État, via la fiscalité, 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. Des discussions pourront avoir lieu, dans le cadre de la préparation du projet de loi de finances pour 2015, sur l'opportunité de modifier ou de compléter les dispositifs existants.

Données clés

Auteur : M. Stéphane Demilly
Circonscription : Somme (5e circonscription) - Union des démocrates et indépendants
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 42701
Rubrique : Énergie et carburants
Ministère interrogé : Redressement productif
Ministère attributaire : Écologie, développement durable et énergie

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 19 novembre 2013, page 11984
Réponse publiée au JO le : 6 mai 2014, page 3710