



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

économies d'énergie

Question écrite n° 60969

Texte de la question

M. Jean-Louis Bricout attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur le rapport de l'Office Parlementaire de l'Evaluation 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) et qui vous a été remis le 13 mai dernier. Le rapport indique « 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 ». En ce sens, les parlementaires de l'OPECST préconisent de mettre en place « un système de tarification préférentielle sur les voies à péages pour les véhicules écologiques, sur la base de leur mode de propulsion (électrique, gaz), de leur sobriété, de leur taille et de leur taux d'occupation ». Alors même que l'État renégocie actuellement les concessions d'autoroutes, et à quelques semaines du début de l'examen du projet de loi sur la transition énergétique, 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 2013, le secteur a représenté 32 % de la consommation finale d'énergie et a été le secteur d'activité dont les émissions de CO₂ dues à la combustion d'énergie ont été les plus importantes, avec 40 % des émissions nationales. Le transport routier en particulier représente la très grande majorité (95 % en 2012) des émissions directes liées à la combustion des produits pétroliers dans le secteur des transports. En réponse à ces enjeux, le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte (PLTECV), dans sa version adoptée par l'Assemblée nationale le 14 octobre 2014, met en avant, en complément de plusieurs mesures visant à poser les bases d'une mobilité durable, la notion de « véhicule propre », mentionnée dans plusieurs dispositions qui mobilisent différents leviers complémentaires de développement de ces véhicules : - obligation d'achat par l'État et ses établissements publics, les collectivités locales et leurs groupements, les entreprises nationales, les loueurs de véhicules et les exploitants de taxis, dans des proportions variables, lors du renouvellement de leur flotte ; - introduction de la possibilité de définir des conditions de stationnement et de circulation privilégiées (y compris dans les zones à circulation restreinte) ; - introduction d'une stratégie de développement et de déploiement des infrastructures correspondantes d'alimentation en carburant « propre » (gaz naturel, biogaz, etc.) ; - possibilité d'aides à l'acquisition en cas de mise au rebut d'un véhicule ancien polluant. L'objectif principal de ces mesures est de diminuer la pollution locale générée par les activités de transport, ainsi que les émissions de gaz à effet de serre, via l'augmentation de la part de véhicules propres. Les véhicules propres sont définis dans l'article 9 du PLTECV comme « les véhicules électriques ainsi que les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, fixés par référence à des seuils déterminés par décret », donc sans a priori sur les technologies mais avec une exigence de performances. En ce qui concerne plus spécifiquement d'éventuelles tarifications préférentielles sur

les voies à péages, des mesures relatives à l'accès aux infrastructures à péage visant à favoriser le développement des véhicules propres sont à l'étude. En tout état de cause, ces éventuelles mesures devront respecter le droit national et communautaire relatif au péage. Elles devront notamment respecter le principe constitutionnel d'égalité devant les charges publiques et ne devront pas conduire à bouleverser l'équilibre économique des contrats de concession en cours. Par ailleurs, le PLTECV, dans sa version adoptée par l'Assemblée nationale le 14 octobre 2014, prévoit dans son article 14 quater que le Gouvernement remette au Parlement un rapport évaluant l'opportunité de réserver, sur les autoroutes et les routes nationales comportant au moins trois voies et traversant ou menant vers une métropole, une de ces voies aux transports en commun, aux taxis, à l'autopartage et au covoiturage lorsque le véhicule est occupé par au moins trois personnes.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Louis Bricout](#)

Circonscription : Aisne (3^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 60969

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : Écologie, développement durable et énergie

Ministère attributaire : Écologie, développement durable et énergie

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [22 juillet 2014](#), page 6115

Réponse publiée au JO le : [20 janvier 2015](#), page 377