

ASSEMBLÉE NATIONALE

26 novembre 2015

PLFR POUR 2015 - (N° 3217)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 169

présenté par

M. Blein

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 11, insérer l'article suivant:**

I. – Après la trente-neuvième ligne du tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes, il est inséré une ligne ainsi rédigée :

GTL / gazole paraffinique de haute qualité, d'une teneur quasi nulle en soufre et aromatiques		Hectolitre	48,81
---	--	------------	-------

II. – Le I s'applique à compter du 1^{er} janvier 2016.

EXPOSÉ SOMMAIRE

La qualité de l'air est un enjeu sanitaire et environnemental majeur, alors que les habitants des zones urbaines à forte densité notamment, sont touchés par des épisodes réguliers de pollution aux particules fines.

Aujourd'hui la plupart des grandes villes françaises ont prévu de vastes plans de transition écologique de leurs transports collectifs (bus notamment) à l'horizon 2025 ou 2030. Dans l'intermédiaire il est absolument nécessaire de trouver des solutions alternatives pour limiter au maximum les émissions de particules fines et NOx des bus roulant au gazole.

Un nouveau carburant synthétique issu du gaz naturel (« GTL ») permet d'incorporer directement dans les flottes de transports urbains une alternative au diesel. Contrairement au GNL, il est immédiatement incorporable dans les moteurs actuels. Il réduit immédiatement et de manière significative les émissions de NOx (de 15 % en moyenne) et de particules fines (de 25 % en moyenne), ainsi que les nuisances sonores, visuelles et olfactives ; sans avoir à changer immédiatement la technologie du moteur.

C'est donc une énergie de transition idéale pour améliorer la performance environnementale de la flotte de bus existants, en attendant le renouvellement du parc (euro VI puis électrique pour le transport urbain). Ce carburant est d'ores et déjà en cours de commercialisation dans de nombreuses villes européennes (Berlin, Bruxelles) souhaitant diminuer les particules émises par leurs flottes de bus urbains.

Aujourd'hui les collectivités, bien qu'intéressées par ce carburant pour leur flotte de bus sont freinées par un surcoût lié à la logistique d'acheminement (de 1 euro par hectolitre environ).

Cet amendement vise donc à abaisser du même montant la TICPE applicable au 1^{er} janvier 2016 au GTL (moins 1 euro par hectolitre, de 49,81 à 48,81 euros), pour le remettre ainsi exactement au même niveau de coût final que le diesel pour les collectivités.

Ainsi la différence de prix ne sera plus un obstacle au développement d'un carburant permettant de diminuer significativement la pollution aux particules des flottes de bus.