



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

automobiles et cycles

Question orale n° 1234

Texte de la question

Le Gouvernement fait valoir que le prix élevé des carburants limite la pollution. M. Patrice Martin-Lalande demande à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie comment il peut expliquer que dans les zones rurales dépourvues de transports en commun les habitants pourront restreindre l'usage de leur véhicule pour aller travailler ou pour accomplir les démarches indispensables de la vie professionnelle et familiale quotidienne. Il souhaiterait également savoir si le Gouvernement a pris en compte le surcoût environnemental que représentera pour la collectivité nationale l'augmentation de la concentration urbaine due à la délocalisation vers les villes d'une partie de la population rurale pénalisée par les coûts de transports actuels. L'Etat a engrangé, depuis deux ans, des recettes supplémentaires considérables dues aux taxes perçues sur le prix des carburants. Il lui demande donc si le Gouvernement a mis à profit cet excédent sans précédent de recettes pour financer une augmentation tout aussi substantielle des crédits publics affectés à la recherche et au développement de technologies économisant l'énergie et réduisant la pollution due à la circulation automobile. Dans l'affirmative, il aimerait connaître les principales affectations de ces crédits et leurs résultats actuels ou escomptés et, en particulier, s'il est décidé ou prévu dans la prochaine loi de finances d'aider - par attribution de crédits ou par incitation fiscale - à la diffusion rapide sur tous les véhicules Diesel français du filtre à particules très performant qui est monté en série sur le dernier modèle haut de gamme d'un grand constructeur français. Cette mesure représenterait un avantage environnemental considérable et un rapport coût-avantage manifestement supérieur à celui des mesures prises en faveur du GPL (gaz de pétrole liquéfié) ou même du GNV (gaz naturel véhicule).

Texte de la réponse

M. le président. M. Patrice Martin-Lalande a présenté une question, n° 1234, ainsi rédigée:
«Le Gouvernement fait valoir que le prix élevé des carburants limite la pollution. M. Patrice Martin-Lalande demande à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie comment il peut expliquer que dans les zones rurales dépourvues de transports en commun les habitants pourront restreindre l'usage de leur véhicule pour aller travailler ou pour accomplir les démarches indispensables de la vie professionnelle et familiale quotidienne. Il souhaiterait également savoir si le Gouvernement a pris en compte le surcoût environnemental que représentera pour la collectivité nationale l'augmentation de la concentration urbaine due à la délocalisation vers les villes d'une partie de la population rurale pénalisée par les coûts de transports actuels. L'Etat a engrangé, depuis deux ans, des recettes supplémentaires considérables dues aux taxes perçues sur le prix des carburants. Il lui demande donc si le Gouvernement a mis à profit cet excédent sans précédent de recettes pour financer une augmentation tout aussi substantielle des crédits publics affectés à la recherche et au développement de technologies économisant l'énergie et réduisant la pollution due à la circulation automobile. Dans l'affirmative, il aimerait connaître les principales affectations de ces crédits et leurs résultats actuels ou escomptés et, en particulier, s'il est décidé ou prévu dans la prochaine loi de finances d'aider - par attribution de crédits ou par incitation fiscale - à la diffusion rapide sur tous les véhicules diesel français du filtre à particules très performant qui est monté en série sur le dernier modèle haut de gamme d'un grand constructeur français.

Cette mesure représenterait un avantage environnemental considérable et un rapport coût-avantage manifestement supérieur à celui des mesures prises en faveur du GPL (gaz de pétrole liquéfié) ou même du GNV (gaz naturel véhicule).»

La parole est à M. Patrice Martin-Lalande, pour exposer sa question.

M. Patrice Martin-Lalande. Je me fais l'écho de l'inquiétude et du sentiment d'injustice ressentis par les populations de nos zones rurales et par leurs élus, comme en témoignent les quelque 6 000 signataires de la pétition que j'ai adressée, avec certains de mes collègues, notamment Didier Quentin, au Premier ministre, mais aussi les initiatives prises par Eric Doligé ou Maurice Leroy, auxquelles je me suis associé.

C'est en effet un sentiment d'inquiétude et d'injustice que l'on éprouve à entendre dire que le prix élevé des carburants limiterait la pollution. Je ne sais pas si cela est vrai quelque part en France, mais, pour les zones rurales, il est tout à fait impossible de laisser passer ce genre d'argument. Nous savons tous à quel point les populations de nos villages ont besoin de leur véhicule pour accomplir les démarches indispensables de la vie professionnelle et familiale quotidienne. Les habitants de ma commune, Lamotte-Beuvron, qui vont travailler à Romorantin, ont vu leurs dépenses en carburant augmenter de 500 francs par mois en deux ans.

Cet argument est d'autant plus inacceptable que j'ai tenté, voilà plusieurs années, avec les élus du secteur, les comités d'entreprise, l'ANPE, les syndicats, les chefs d'entreprise, une expérience de covoiturage. Joseph Terlu, directeur de Center Parc, qui génère 500 emplois a pris la tête de cette initiative. Nous avons mené ensemble cette opération pendant trois ans grâce aux moyens fournis par le conseil régional et le conseil général et un responsable s'est occupé de cette opération en permanence. Nous avons dû constater, à notre grand regret, que le covoiturage en zone rurale, à quelques rares exceptions près, ne fonctionnait pas car on n'atteignait pas la masse critique nécessaire pour développer des échanges et des transports adaptés aux besoins de la population rurale.

Cela me conduit à interroger le Gouvernement. Si l'on décourage ou si l'on pénalise les populations rurales, une partie ne sera-t-elle pas tentée de se déplacer, un jour ou l'autre, vers les zones urbaines, choisissant ainsi de réduire le budget important que représente le transport automobile ? Cette délocalisation vers les villes d'une partie de la population rurale posera naturellement des problèmes d'aménagement du territoire mais aussi renforcera également la concentration urbaine, avec les difficultés que créera en ce qui concerne l'environnement.

Le surcoût dû à cette éventuelle délocalisation - inévitable si les coûts de transport restent au niveau actuel - est-il vraiment pris en compte par ceux qui prétendent que le prix élevé des carburants est une solution pour limiter la pollution ? Non, et c'est dangereux.

L'Etat a engrangé, depuis deux ans, des recettes supplémentaires considérables dues aux taxes perçues sur le prix des carburants. Le Gouvernement a-t-il mis à profit cet excédent sans précédent de recettes pour financer une augmentation tout aussi substantielle des crédits publics affectés à la recherche et au développement de technologies économisant l'énergie et réduisant la pollution pour le transport automobile ?

Si oui, quelles ont été les principales affectations de ces crédits et quels sont leurs résultats actuels ou attendus ? En particulier, est-il prévu, dans la prochaine loi de finances, d'aider - par attribution de crédits ou par incitation fiscale - à la diffusion rapide sur tous les véhicules diesel français du filtre à particules très performant qui est monté en série sur le dernier modèle haut de gamme d'un grand constructeur français ? Cette mesure présenterait un avantage environnemental considérable et un rapport avantage-coût manifestement supérieur à celui d'autres mesures prises en faveur du GPL, le gaz de pétrole liquéfié, ou du GNV, le gaz naturel véhicule. Nous pourrions aussi parler du diester et d'autres domaines où il est nécessaire de pousser à l'utilisation de nouvelles technologies économisant l'énergie et réduisant la pollution.

Si les crédits de recherche et développement n'ont pas été substantiellement augmentés, comme je le crains, pour quelle raison le Gouvernement a-t-il en partie renoncé à financer la lutte contre la pollution et le gaspillage énergétique en recourant à des ressources issues de la consommation énergétique ?

Ce qui limite la pollution, ce n'est pas le prix élevé des carburants, qui pénalise des populations captives en zone rurale, c'est l'affectation du supplément de recettes perçu par l'Etat, intégralement et immédiatement, au service de la recherche et du développement, en faveur de la réduction de la pollution et des économies de consommation d'énergie.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au commerce extérieur.

M. François Huwart, secrétaire d'Etat au commerce extérieur. Monsieur le député, je replacerai votre question dans le cadre général de l'énergie.

Si l'année 1999 a été marquée par une croissance modérée, de 1,3 %, de notre consommation d'énergie primaire totale, la consommation du secteur transports, a connu un essor considérable, de 3,7 %, malgré l'augmentation des prix des carburants intervenue en cours d'année. Le rythme de progression de la consommation énergétique du secteur transports semble même s'accélérer: 3,7 % en 1998, après 2 % en 1997 et 0,6 % en 1996.

Or, vous avez raison, cette situation est préoccupante au regard de notre indépendance énergétique, de la facture pétrolière de la France et de la lutte contre l'effet de serre. La consommation du secteur transports porte en effet à plus de 95 % sur des produits pétroliers, énergie à fort contenu carbone, importée dans sa quasi-totalité.

En dépit des efforts de maîtrise de l'énergie réalisés depuis le premier choc pétrolier de 1973, force est de constater que des gisements considérables d'économies d'énergie subsistent dans le domaine des transports: progrès dans les consommations moyennes des nouveaux véhicules, valorisation des transports en commun, adaptation des infrastructures.

En outre, au niveau des comportements, le respect strict des limitations de vitesse et l'adoption d'une conduite sobre permettraient de réduire de plus de 10 % les consommations sans gêner les déplacements de nos concitoyens.

Le Gouvernement a décidé de se doter d'ici à la fin de l'année d'un nouveau programme national d'économie d'énergie afin, notamment, de puiser dans ce gisement. Ce programme viendra en complément du programme national de lutte contre le changement climatique, adopté au début de cette année, et qui comporte diverses mesures relatives aux transports.

Une subvention de 500 millions de francs a été accordée dès 1999 à l'ADEME, pour amplifier ses actions en faveur de la maîtrise de l'énergie.

Enfin, s'agissant des recettes que l'Etat tire des taxes afférentes aux transports - TIPP, TVA frappant les carburants et les automobiles, péages d'autoroute - les économistes, s'accordent à reconnaître qu'elles ne compensent pas les dépenses publiques de toutes natures - infrastructures, entretien, accidents, conséquences des nuisances environnementales - consenties par la collectivité au bénéfice des transports routiers.

Cela étant, les prix des produits pétroliers ont fortement augmenté sous l'action de la hausse des cours du pétrole brut dont les effets ont été amplifiés par la faiblesse de l'euro par rapport au dollar.

Entre les mois de janvier et de septembre 2000, la cotation du pétrole brut de référence mer du Nord - Brent - s'est appréciée de 33 %. Exprimée en centimes par litre, la hausse est de 49 %. Une hausse d'une telle ampleur n'avait pas été observée depuis la guerre du Golfe.

En ce qui concerne la taxation des carburants, celle-ci est composée de deux taxes principales: la taxe intérieure sur les produits pétroliers et la TVA. Le tarif de la TIPP est fixé sur les quantités et non sur les prix, en francs par hectolitre. Le produit de cette taxe n'est donc pas influencé par la variation de prix des carburants. En revanche, les encaissements de TVA augmentent mécaniquement lorsque les prix sont à la hausse.

Le Gouvernement est conscient des difficultés rencontrées par les consommateurs du fait de la très forte hausse des cours. Il a donc pris un certain nombre de mesures immédiates d'allègement de la fiscalité.

Au-delà de l'absence de revalorisation des tarifs de la TIPP proposée dans le cadre du projet de loi de finances pour 2001 et des mesures catégorielles accordées à des secteurs économiques fragilisés, le Gouvernement a décidé d'appliquer, dès le 1er octobre 2000, le mécanisme de stabilisation de la fiscalité pétrolière dont la mise en oeuvre était initialement prévue pour 2001.

Ce nouveau dispositif vise à neutraliser les augmentations mécaniques des recettes de TVA lorsque le prix des carburants est à la hausse. Il s'agit de restituer aux consommateurs, via des baisses de TIPP, le surplus de recettes de TVA résultant d'une augmentation du prix du pétrole. En année pleine, ce mécanisme se déclenchera trimestriellement si les prix du pétrole ont varié de plus de 10 % par rapport au trimestre précédent. A titre exceptionnel, lors de sa mise en place au 1er octobre, le Gouvernement a complété la baisse de TIPP induite par l'application du dispositif afin d'aboutir à une baisse de fiscalité, TVA comprise, de 20 centimes par litre sur les carburants et le fioul domestique.

En outre, toutes les mesures ont été prises pour que ces baisses puissent être répercutées sur les prix à la date prévue. En particulier, ces baisses ont été appliquées aux produits en stock chez les distributeurs.

En ce qui concerne l'impact des hausses de prix sur la concentration urbaine, il convient de noter que la situation actuelle des prix des carburants fait suite à une augmentation exceptionnellement rapide des cours du pétrole brut. Rien ne permet de penser que cette situation a un caractère pérenne. Dans ces conditions, il est

hâtif de prévoir des mouvements de délocalisation vers les villes, le dernier recensement ayant d'ailleurs mis en évidence des phénomènes plus complexes.

Pour ce qui est de la diffusion du filtre à particules, il apparaît aujourd'hui que cette technologie performante a atteint un stade de développement permettant sa diffusion en série sur certains véhicules. Il ne semble donc pas approprié de prévoir actuellement une aide à la mise sur le marché de ce dispositif, compte tenu des gains importants à attendre d'une industrialisation à grande échelle de ce procédé, qui a atteint la maturité technologique.

M. le président. La parole est à M. Patrice Martin-Lalande.

M. Patrice Martin-Lalande. Je vous remercie de cette réponse, monsieur le secrétaire d'Etat, mais elle ne me satisfait pas complètement, bien qu'elle comporte certains éléments positifs.

Je ne comprends pas le raisonnement qui attribue à l'augmentation du prix du pétrole brut la cause des difficultés que nous connaissons actuellement. La fiscalité, notamment la TIPP et la TVA, est décidée dans un contexte économique donné; elle doit donc être revue lorsque ce contexte change totalement, comme c'est le cas actuellement du fait du niveau de prix du brut. Un système qui a été instauré dans un certain contexte n'a pas vocation à être maintenu, ni même stabilisé, comme vous l'avez suggéré, monsieur le secrétaire d'Etat. En effet, de telles mesures sont loin de répondre au besoin d'une baisse du prix des carburants, qui est indispensable si l'on ne veut pas continuer à pénaliser à longueur d'année des personnes qui n'ont, pour se déplacer, en zone rurale notamment, pour se rendre à leur travail, garder leur emploi, se former, bref, vivre tous les jours normalement, d'autre moyen que d'utiliser la voiture.

Tant qu'une baisse substantielle du prix des carburants n'interviendra pas, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui, l'objectif ne sera pas atteint et nous continuerons de supporter une fiscalité qui n'est plus adaptée au nouveau contexte économique.

J'ai noté avec intérêt la partie de votre réponse concernant le filtre à particules, mais je ne peux pas non plus complètement m'en satisfaire. Je m'étonne de vous entendre vous en remettre au marché alors qu'on nous répète à longueur de temps - et c'est bien le rôle des pouvoirs publics - qu'il faut aller plus vite que l'évolution spontanée du marché. Or, pour ce type de technologie qui permet d'améliorer le bilan environnemental des transports, il ne faut pas se contenter de l'évolution normale du marché.

Il serait intéressant que les pouvoirs publics utilisent une partie des ressources supplémentaires considérables engrangées du fait de l'augmentation du prix des carburants et de la fiscalité actuelle sur les carburants pour accélérer la diffusion à toutes les classes de véhicules, quels que soient leur taille et leur prix, du filtre à particules, ce qui permettrait une amélioration considérable du bilan environnemental.

Par ailleurs, votre réponse évoque certains efforts réalisés en matière de crédits publics, mais je n'ai pas eu, sauf erreur de ma part, de précision quant à une augmentation des crédits de recherche et développement parallèle à l'augmentation de recettes enregistrée par l'Etat. J'ai fortement l'impression, même après avoir écouté votre réponse avec attention, que, si les recettes encaissées ont augmenté considérablement, l'effort en matière de recherche et développement pour économiser l'énergie et limiter la pollution due aux transports reste tout à fait dérisoire, et en tout état de cause inférieur à la progression constatée des recettes.

Tout cela me donne à penser qu'il y a encore beaucoup de chemin à faire, et j'espère que nous pourrions profiter de la loi de finances pour faire évoluer les positions du Gouvernement, lesquelles, je le répète, ne me semblent pas répondre à la nécessité d'une baisse du prix des carburants, si attendue, notamment en zone rurale.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat au commerce extérieur. Monsieur le député, j'ai été heureux d'entendre que vous ne faisiez pas confiance au seul marché pour résoudre les problèmes complexes; vous savez que c'est aussi la position du Gouvernement.

Je rappelle cependant que la question fondamentale de l'évolution du prix du pétrole est largement liée à la capacité des pays consommateurs de s'entendre pour discuter avec les pays producteurs. Ainsi se tiendra, au mois de novembre, une réunion qui devrait être décisive, car nous sommes persuadés que l'action des pays consommateurs est susceptible de faire évoluer les prix à la baisse.

Je rappelle également que le Gouvernement, qui souhaite non pas continuer d'engranger des recettes supplémentaires, mais les mettre à la disposition des consommateurs, a permis une réduction sensible du prix des carburants en instaurant la TIPP flottante. Cette mesure doit aussi être appréciée à la lumière d'un plan de réduction globale des impôts de 120 milliards de francs sur trois ans à partir de 2001. Il convient en effet d'avoir une vision globale des efforts consentis par le Gouvernement en matière de taxes.

M. Patrice Martin-Lalande. Il n'empêche que la recherche ne bénéficie d'aucune recette supplémentaire !

Données clés

Auteur : [M. Patrice Martin-Lalande](#)

Circonscription : Loir-et-Cher (2^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1234

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : économie

Ministère attributaire : économie

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 9 octobre 2000, page 5679

Réponse publiée le : 11 octobre 2000, page 6546

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 9 octobre 2000