ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

énergies nouvelles

Question écrite n° 56070

Texte de la question

M. Jean-Luc Bleunven attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur l'Avant-projet de stratégie nationale de transition écologique vers un développement durable (SNTEDD) 2014-2020, présenté le 20 mars 2014. Cette stratégie intervient à un moment clef de la réorientation de notre société vers un nouveau modèle de développement durable. Si il apparaît nécessaire de définir les grandes orientations de cette transition, il convient de s'interroger quant aux déclinaisons législatives que va prendre ce texte sur la mobilité durable, qui constitue sans nul doute un élément majeur de la transition écologique. Rappelant que les transports représentent 27 % des émissions de gaz à effet de serre, qu'ils contribuent activement au développement des énergies renouvelables, et peuvent être une source non négligeable d'économie d'énergie, il souhaite s'assurer que des dispositions seront effectivement prises en direction d'une mobilité plus durable. Il s'agit notamment d'encourager les filières françaises et européennes des énergies alternatives en investissant dans la recherche et le déploiement de carburants alternatifs, en particulier sur l'électrique, le GPL, le GNV, l'hydrogène et les biocarburants. Il lui demande de préciser les intentions du Gouvernement en ce sens.

Texte de la réponse

Dans le cadre de la stratégie nationale bas-carbone élaborée en application de l'article 173 de la loi no 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, cinq leviers ont été identifiés pour contribuer à la réduction de l'impact climatique du secteur des transports : - la maîtrise de la demande de mobilité par habitant et par unité de PIB, voire sa diminution ; - le taux de chargement des véhicules et plus généralement la meilleure utilisation des véhicules et des réseaux existants ; - l'efficacité énergétique des véhicules ; - l'intensité carbone des carburants ; - le report modal. La stratégie de développement de la mobilité propre, prévu à l'article 40 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte et qui constituera un volet annexé à la programmation pluriannuelle de l'énergie, contribuera à la mise en œuvre coordonnée de ces cinq leviers. Elle est en cours d'élaboration par les services du ministère chargé de l'environnement et en concertation avec l'ensemble des parties prenantes. Cette stratégie concernera : - le développement des véhicules à faibles émissions dont la définition fait l'objet de projets de décrets en cours d'élaboration et le déploiement des infrastructures permettant leur alimentation en carburant. C'est ainsi qu'un objectif de 7 millions de points de charge (privés et accessibles au public) a été fixé à l'horizon 2030 pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables ; - l'amélioration de l'efficacité énergétique du parc de véhicules ; - les reports modaux de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres, le vélo et la marche à pied, ainsi que du transport routier vers le transport ferroviaire et fluvial ; - le développement des modes de transports collaboratifs, notamment l'auto-partage ou le covoiturage ; - l'augmentation du taux de remplissage des véhicules de transport de marchandises. Un exemple concret de mise en œuvre de cette stratégie est l'adoption récente du programme « objectif CO2, les transporteurs s'engagent ». Dans un souci de développement durable, le transport routier de marchandises (TRM) et de voyageurs (TRV) s'est engagé dans plusieurs actions visant à réduire tant les émissions polluantes des véhicules (normes Euro) que les émissions de gaz à effet de serre.

Pour faire face au défi du changement climatique et respecter les engagements français de réductions des émissions de dioxyde de carbone (CO2), le secteur s'est engagé à adopter des mesures concernant à la fois l'organisation des transports et la technologie des véhicules. Basé sur le volontariat, le programme « objectif CO2, les transporteurs s'engagent » a été élaboré afin d'aider les professionnels des transports à atteindre un objectif global de réduction des émissions de CO2 et un haut niveau de performance environnementale. Cette stratégie s'articulera avec le cadre d'action national pour le développement du marché relatif aux carburants alternatifs et le déploiement des infrastructures correspondantes que chaque État membre doit remettre à la Commission avant le 18 novembre 2016 dans le cadre de la directive no 2014/94/UE du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. Enfin, cette stratégie fera l'objet d'une évaluation environnementale stratégique en application de la directive no 2001/42/CE. Cette évaluation vise à garantir l'excellence environnementale des mesures proposées dans le cadre de cette stratégie. Concernant plus spécifiquement les actions en matière de recherche - développement des carburants alternatifs, dans le cadre de la nouvelle France industrielle, la « mobilité écologique » regroupe plusieurs actions visant au développement de technologies innovantes pour l'automobile (avec deux volets spécifiques dédiés aux véhicules électriques, « bornes de recharge » et « autonomie des batteries »). Cela complète ainsi les actions déjà engagées via le programme d'investissements d'avenir et son volet « véhicule routier du futur » dans le cadre duquel l'appel à projets « véhicule routier et mobilité du futur » a notamment été lancé. Ce dernier est ouvert du 5 mars 2015 au 1er octobre 2016. Il vise à financer des projets de recherche et développement dans le domaine du transport routier, contribuant à accélérer le développement et le déploiement de technologies et d'usages de mobilité terrestre innovants moins consommateurs en énergies fossiles. Les travaux doivent être localisés sur le territoire national. Parmi les trois axes retenus ouvrant droit aux aides figure l'axe 1 « technologies et innovations » permettant l'amélioration des performances des véhicules, ce qui comprend le gain environnemental (réduction des émissions de gaz à effet de serre, de polluants et de nuisances sonores) et les énergies alternatives. Au niveau européen, dans le cadre du programme de recherche et d'innovation européen « horizon 2020 », l'appel à projets « European green vehicles initiative » (EGVI) participe au financement de projets visant à l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules et l'utilisation de carburants alternatifs. Les projets visés peuvent être liés à l'optimisation des poids lourds (efficacité aérodynamique, usage de carburants alternatifs, etc.), au développement de nouvelles motorisations pour les véhicules utilitaires légers, au développement de motorisations hybrides optimisées à coût acceptable ou au développement de motorisations électriques accessibles et à l'efficacité énergétique améliorée par exemple. Les véhicules électriques combinant batteries et piles à combustible à hydrogène sont complémentaires de la solution batterie seule, et pourraient accroître le potentiel de développement du marché des véhicules électriques en Europe. C'est pourquoi vingt partenaires se sont associés dans le consortium « mobilité hydrogène France » pour produire des scénarios de déploiements synchronisés de véhicules et d'une infrastructure privée et publique d'hydrogène sur la période 2015-2030. Cette démarche française est financée par les acteurs eux-mêmes et par l'Union européenne dans le cadre du projet Hydrogen infrastructure for transport (HIT). Un appel à projets « territoires hydrogène » a été lancé. Il est ouvert depuis le 4 mai 2016 et se clôture le 30 septembre 2016. Il vise à labelliser des projets de démonstration d'envergure mettant en oeuvre le vecteur énergétique hydrogène dans des territoires. Les projets attendus pourront couvrir notamment des usages relevant du transport et de la mobilité. L'appel à projets mobilise les dispositifs existants opérés par les organismes publics associés à la démarche comme le commissariat général à l'investissement, l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) et BPI France, la caisse des dépôts et consignation, etc. Concernant le gaz naturel comme carburant, l'ADEME mène actuellement en Rhône-Alpes une expérimentation visant à développer un nouveau modèle économique fondé sur un partenariat entre donneurs d'ordre et prestataires de transport. Les actions menées dans le cadre de cette expérimentation sont au nombre de trois : - le développement de stations destinées aux poids lourds délivrant du GNC (gaz naturel compressé) ; - l'incitation à l'utilisation de bio gaz naturel pour véhicules (bioGNV) ; - le projet Équilibre. Ce dernier vise l'utilisation du GNV pendant un an en conditions réelles pour le transport routier de marchandises. L'étude portera sur le GNC, le gaz naturel liquéfié (GNL) et le dual-fuel. Elle permettra d'établir des données précises qui permettront d'éclairer les porteurs de projets sur leurs choix, grâce à des éléments basés sur une exploitation réelle. En matière de biocarburants, les limites physiques et économiques de production des biocarburants de première génération, notamment en matière de rendement à l'hectare et de protection des débouchés alimentaires, conduisent les pouvoirs publics à soutenir la recherche et le développement sur les biocarburants avancés de deuxième et troisième génération. Les biocarburants de

deuxième génération sont issus de matières premières qui ne sont pas en concurrence directe avec l'alimentaire à savoir des déchets ou des résidus (bois, paille, résidus agricoles et forestiers…) ou de cultures dédiées. Les biocarburants de troisième génération seront issus des algues cultivées soit en milieu ouvert, soit en bioréacteur. Les principaux projets soutenus par les pouvoirs publics sont Futurol (production d'éthanol lignocellulosique) et BioTfuel (production de carburants de synthèse Fischer-Tropsch). La construction des unités pilotes du projet BioTfuel a démarré sur les sites de Dunkerque et de Venette.

Données clés

Auteur : M. Jean-Luc Bleunven
Circonscription : Finistère (3e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 56070
Rubrique : Énergie et carburants
Ministère interrogé : Écologie, développement durable et énergie
Ministère attributaire : Environnement, énergie et mer

Date(s) clée(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 27 octobre 2015
Question publiée au JO le : 27 mai 2014, page 4176
Réponse publiée au JO le : 14 juin 2016, page 5486