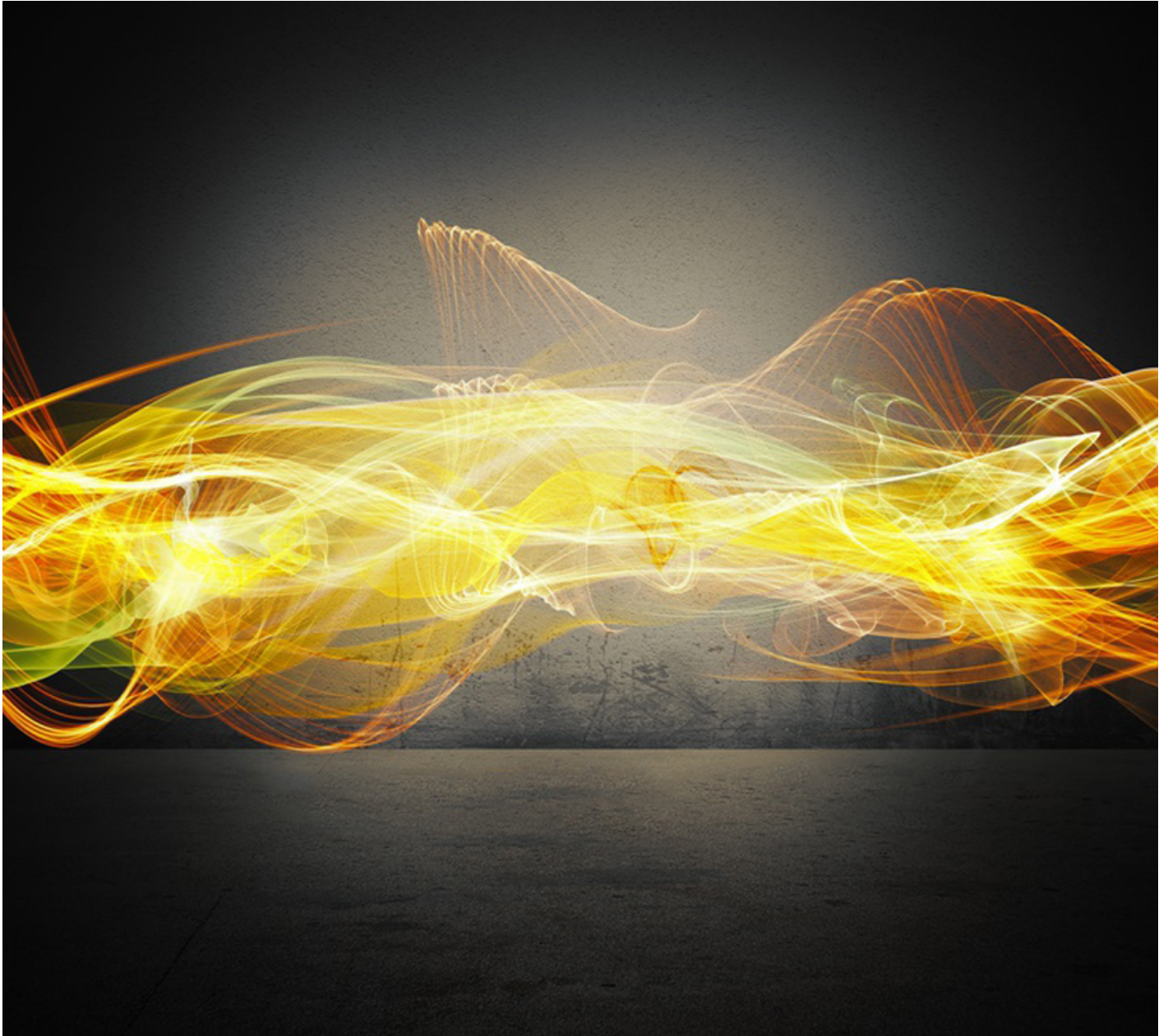


Comment réussir le « mix énergétique » ?



Le Mondial de l'automobile s'est ouvert ce week-end à Paris. Davantage encore que les années précédentes, l'accent est mis sur les véhicules utilisant d'autres énergies que le diesel : les hybrides, les « tout électriques ». Il s'agit du mix énergétique, signe que nous sommes bien dans l'ère de la fameuse transition énergétique des modes de transports, ou devrais-je plutôt écrire de la mobilité, voulue par les pouvoirs publics.

En quoi, cela intéresse le transport routier ?

La réponse est assez simple : parce que la tendance observée dans le secteur de l'automobile particulière touche également celui du transport routier dans toutes ses activités économiques. Au-delà du mouvement engagé, est-il possible d'imaginer l'évolution rapide de tout un secteur d'activité à une vitesse aussi rapide que celle voulue pour les véhicules des particuliers ? La question mérite d'être posée au regard des politiques menées. On en voudra pour preuve les orientations prises notamment par la majorité municipale de la Mairie de Paris. Elles se résument en une formule lapidaire « À bas le diesel ! »... Ou encore les recommandations originelles de la direction générale de l'Écologie et du Climat, d'exclure les camions de normes euro VI des textes réglementaires définissant les véhicules à faible émission de CO₂.

Ces décisions quasi dogmatiques oublient la réalité des entreprises et leurs contraintes. Nos gouvernants semblent ignorer les cycles d'investissement des entreprises de notre secteur. En effet, on ne peut pas remplacer un véhicule si celui-ci n'a pas encore été comptablement amorti. Et c'est précisément là que le bât blesse : il est totalement impossible au nom du dogme anti diesel de mettre en place une politique uniforme englobant particuliers et entreprises !

De ce point de vue, les actions menées par les représentants de la profession n'ont pas été vaines. Elles ont permis une prise en compte de la motorisation Euro VI sur les premiers décrets d'application de la loi sur la transition énergétique. Il ne faudra cependant pas relâcher l'attention afin que la norme Euro VI demeure dans la définition des véhicules à faible émission pour les poids lourds, comme pour les autocars. L'OTRE en sera la gardienne intransigeant.

Un second élément doit être pris en compte. La contrainte n'est pas la bonne solution pour convaincre un chef d'entreprise de la pertinence d'une nouvelle politique, fut-elle environnementale et pour le bien commun. C'est encore plus vrai lorsqu'aucune incitation fiscale ou comptable n'est octroyée pour engager des investissements dans la voie souhaitée. À ce jour une seule mesure est de cette nature : le suramortissement fiscal à 140 % pour l'achat de véhicule GNV. Bien évidemment, elle est de nature à aider les transporteurs qui, au fait de ces nouvelles énergies, ont décidé d'investir. La mesure reste cependant limitée à deux ans, alors même que c'est en 2017, année où la carte des infrastructures sera bien définie, que les décisions d'investissement se feront en masse.

On regrettera néanmoins qu'à ce jour les aides à l'investissement sont fléchées vers les énergéticiens et les infrastructures au détriment des opérateurs, les consommateurs de demain. Il faut de surcroît rappeler la condition de réussite de cette transition : la politique fiscale doit être à la hauteur ! Le relèvement du taux de la TICPE n'est pas de nature à inciter un transporteur à investir dans un véhicule biogaz si la fiscalité n'est pas attractive et pérenne. Nous n'avons pas aujourd'hui, sur ces questions, de garanties, ni même de volonté affichée.

Enfin, comment faire accepter cette nouvelle politique si la bonne information des intéressés n'est pas au rendez-vous ? Les transporteurs entendent depuis quelques temps parler de GNL, GNC, GNV, poids lourds ou VUL hybrides, etc. Mais de quoi parle-t-on exactement ?

Or le bon « faire-savoir » est primordial. Il permet les bons choix, tout en donnant du temps au temps pour la perception et l'assimilation des nouvelles technologies envisagées, de leurs applications, de leur pertinence selon l'activité...

La marche forcée adoptée en la matière par les pouvoirs publics n'est pas la bonne solution. Il serait préférable de prendre en considération et de respecter les cycles de vie économique des entreprises, en garantissant une stabilité fiscale abondée d'incitations financières. Ainsi, dans cet environnement favorable complété d'informations précises, sans doute le message du « tout sauf le diesel » serait-il mieux perçu et surtout mieux approprié.