



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

GNV et GPL

Question écrite n° 51559

Texte de la question

M. François Brottes attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur l'intérêt qu'il y aurait à favoriser l'équipement en seconde monte de véhicules au GPL (Gaz de Pétrole Liquéfié) ou GNV (Gaz Naturel pour Véhicules). Ce procédé présente en effet un triple avantage. Sur le plan environnemental, le GPL et le GNV ne produisent pas de particules et limitent considérablement les émissions de CO₂ et de NO_x, le GNV étant même pour partie produit grâce à des procédés de méthanisation. Sur le plan économique, l'utilisation du GPL ou du GNV est moins coûteuse à son utilisateur, permettant une augmentation du pouvoir d'achat. De plus, la transformation en France d'un véhicule génère en moyenne 2 500 euros de chiffre d'affaires pour l'entreprise, et de l'ordre de 900 euros de recettes diverses pour le budget de l'État. Enfin, sur le plan de l'emploi, 80 transformations annuelles permettent de créer un emploi à temps plein d'opérateur. En Allemagne, 60 000 transformations de véhicules sont opérées chaque année, ce qui représente plus de 750 emplois directs, sans compter les emplois indirects générés par cette activité, emplois non délocalisables, car situés au plus près des véhicules à transformer. À l'inverse, il n'existe pas sur le marché de véhicule neuf GPL ou GNV fabriqué en France. Il souhaiterait donc connaître les dispositions que le Ministre entend prendre pour que la réglementation, en particulier celle applicable à la commande publique de véhicules, favorise la transformation, en seconde monte, de véhicules essence au GPL ou au GNV.

Texte de la réponse

Le développement des véhicules décarbonés est une priorité du Gouvernement et le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte vise à renforcer les actions engagées en ce sens, notamment depuis le Plan automobile de juillet 2012. Un des leviers identifiés par le projet de loi est l'orientation de la commande publique vers les véhicules électriques. Il est ainsi prévu un renforcement de l'objectif actuel de 25 % de véhicules électriques et hybrides parmi les véhicules achetés par l'État (objectif dépassé en 2013, avec 1 271 véhicules (représentant 29 % des véhicules achetés par l'État en 2013), contre 69 en 2012). L'obligation portée par le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte est une proportion de 50 % de véhicules propres (définis comme les véhicules électriques ou hybrides rechargeables, ainsi que les véhicules à très faible niveau d'émission de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques dont le scope précis devra être défini par décret) parmi les achats automobiles de l'État et ses établissements publics, et de 20 % pour les autres opérateurs publics. L'acquisition programmée d'un nombre significatif de véhicules électriques par l'État exemplaire est un signal important au stade actuel de développement de la filière. L'offre des véhicules neufs fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié (GPL) ou au gaz naturel pour véhicules (GNV) est quant à elle, plus ancrée sur le marché et ces véhicules bénéficient d'une technologie mature n'engendrant pas de surcoût important à l'achat, contrairement aux véhicules électriques. En ce qui concerne la transformation, en seconde monte, de véhicules essence au GPL ou au GNV, le cadre réglementaire en vigueur a défini l'homologation par type des installations GPL ou GNV, facilitant ainsi la réception à titre isolé des véhicules qui en sont équipés. Par ailleurs, le gain environnemental d'un véhicule GPL par rapport à un véhicule essence respectant la même

norme d'émission de polluants « Euro 5 » (en vigueur depuis 2011), en tenant compte des externalités, est estimé à 200 € sur la durée de vie complète du véhicule, soit un gain faible par rapport au soutien dont bénéficie, déjà via la fiscalité, le carburant GPL (le GPL, le GNV et le superéthanol E85 sont les carburants les moins taxés du marché). Ces différents éléments devront être pris en compte avant de définir précisément quels véhicules, en plus des véhicules électriques et hybrides rechargeables, pourront être intégrés à la définition de véhicules propres, au sens des commandes publiques d'automobiles. À ce stade des discussions, il n'est pas prévu d'accorder aux véhicules fonctionnant au GPL ou au GNV les avantages prévus pour les véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Données clés

Auteur : [M. François Brottes](#)

Circonscription : Isère (5^e circonscription) - Socialiste, républicain et citoyen

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 51559

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Écologie, développement durable et énergie

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [11 mars 2014](#), page 2277

Réponse publiée au JO le : [16 septembre 2014](#), page 7725