



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

énergies nouvelles

Question écrite n° 57421

Texte de la question

Mme Kheira Bouziane-Laroussi attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur la prise en compte des solutions alternatives de mobilité dans le cadre des orientations annoncées au titre de la transition énergétique. En effet, si le débat national sur la transition énergétique a permis de dégager plusieurs pistes en faveur de l'indispensable rééquilibrage des solutions de transport, il apparaît néanmoins que les véhicules fonctionnant au gaz naturel véhicule ou au biogaz issus de la méthanisation ne fassent pas encore l'objet d'études spécifiques pour en faciliter le développement pourtant reconnu favorable à la qualité de l'air et à la santé publique. Or le gaz naturel véhicule (GNV) et sa déclinaison renouvelable issue de la méthanisation des déchets, dénommée « bioGNV » constituent l'une des réponses crédibles aux enjeux de transition énergétique en matière de transport. Outre des qualités sonores inférieures à celles des autres solutions, le gaz naturel véhicule présente des émissions d'oxydes d'azote et de particules fines inférieures de plus de 80 % par rapport au diesel, son bilan carbone est inférieur de 25 % à celui des véhicules essence et il est équivalent à celui des véhicules diesel. Quant au bioGNV, il affiche un bilan carbone neutre. Aussi, une utilisation plus étendue du biométhane carburant permettrait de contribuer plus efficacement à l'objectif de 10 % d'énergie renouvelable dans les transports d'ici 2020. Par ailleurs, le BioGNV participe concrètement à l'économie circulaire par la gestion locale des déchets et la création d'emplois non délocalisables. Déjà utilisée par de nombreuses flottes captives de marchandises ou de transport public notamment, le GNV constitue une alternative rationnelle économiquement, vertueuse écologiquement et complémentaire des autres mobilités alternatives. Les grands constructeurs produisent des véhicules au gaz aussi performants que les moteurs traditionnels pour un coût compétitif. En 2014, plus de 18 millions de véhicules circulent au GNV ou au bio GNV en Europe et dans le monde. Au regard de ces éléments, alors même que la France dispose d'un important potentiel de développement, de savoir-faire et d'offres industrielles, elle lui demande de bien vouloir lui préciser les mesures envisagées à l'occasion de la future loi sur la transition énergétique pour dynamiser cette filière GNV qui contribue au respect des engagements pris par la France en faveur de l'environnement.

Texte de la réponse

La loi no 2015-992 du 17 août 2015 sur la transition énergétique pour la croissance verte a introduit plusieurs dispositions visant à l'atteinte d'une mobilité propre, avec notamment : - des obligations d'achat en véhicules à faibles émissions, lors du renouvellement des flottes, par l'État et ses établissements publics, les collectivités locales et leurs groupements, les entreprises nationales, les loueurs de véhicules et les exploitants de taxis ; - la possibilité de définir des conditions de stationnement et de circulation privilégiées pour les véhicules à très faibles émissions ; - une stratégie de développement et de déploiement des infrastructures correspondantes d'alimentation en carburants alternatifs (électricité, gaz naturel,...). L'objectif principal de ces mesures est de diminuer la pollution locale générée par les activités de transport, ainsi que les émissions de gaz à effet de serre via l'augmentation de la part de véhicules à faibles et très faibles émissions. La définition des véhicules à faibles émissions, pour les différentes catégories de véhicules (voitures de moins de 3,5 tonnes, poids lourds, autobus

et autocars), est renvoyée à des décrets dont la publication est attendue avant la fin de l'année 2015. Les véhicules fonctionnant au gaz naturel pour véhicules (GNV), dont les qualités intrinsèques ont pour conséquence qu'ils respectent les valeurs limites d'émissions de polluants (notamment d'oxydes d'azote et de particules) sans avoir à être équipés de lourds et coûteux dispositifs de traitement des gaz d'échappement, trouveront leur place dans ce contexte. Déjà, pour certains types de véhicules, notamment les poids lourds de transport de marchandises et les bennes à ordures ménagères, les motorisations au GNV trouvent progressivement leur marché (par exemple, plus d'une agglomération sur deux de plus de 150 000 habitants est équipée de bus fonctionnant au GNV).

Données clés

Auteur : [Mme Kheira Bouziane-Laroussi](#)

Circonscription : Côte-d'Or (3^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 57421

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : Écologie, développement durable et énergie

Ministère attributaire : Écologie, développement durable et énergie

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [17 juin 2014](#), page 4812

Réponse publiée au JO le : [8 décembre 2015](#), page 9997