

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>15209</b>	De <b>M. Matthieu Orphelin</b> ( La République en Marche - Maine-et-Loire )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition écologique et solidaire		<b>Ministère attributaire</b> > Transition écologique et cohésion des territoires
<b>Rubrique</b> > énergie et carburants	<b>Tête d'analyse</b> > Décret bus et cars flottes publiques - ED95	<b>Analyse</b> > Décret bus et cars flottes publiques - ED95.
Question publiée au JO le : <b>18/12/2018</b> Date de changement d'attribution : <b>21/05/2022</b> Question retirée le : <b>21/06/2022</b> (fin de mandat)		

### Texte de la question

M. Matthieu Orphelin attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur les obligations d'achat ou d'utilisation de véhicules à faibles émissions qui incombent à l'État et ses établissements publics, aux collectivités territoriales et leurs groupements ainsi qu'aux entreprises nationales lors du renouvellement de leur flotte. L'article L. 224-8 du code de l'environnement leur impose en effet, dès lors qu'ils possèdent « un parc de plus de vingt véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes », d'inclure une part minimale de 50 % de « véhicules à faibles émissions » lors de l'acquisition ou le renouvellement de leur parc. Le décret n° 2017-23 du 11 janvier 2017 définit les critères caractérisant les autobus et autocars à faibles émissions entrant dans le champ de cette mesure. Plus précisément, il classe les différentes technologies de carburants alternatifs en deux groupes de sorte que seuls les véhicules cités dans le premier groupe (en l'état les véhicules électriques, hydrogène et GNV moyennant une incorporation de 20 % de bioGNV) sont éligibles à la comptabilisation dans la part des 50 % pour certaines communes d'Île-de-France et certaines agglomérations de plus de 250 000 habitants sur arrêté du préfet de département. Les véhicules hybrides, fonctionnant au gaz ou avec des « carburants très majoritairement d'origine renouvelable » n'entrent que dans le deuxième groupe, couvrant un nombre réduit de collectivités. C'est notamment le cas de l'ED95, composé de 95 % d'éthanol et permettant de réduire de 88 % des émissions totales de CO<sub>2</sub> du puits à la roue par rapport à la filière gazole. Il peut également être produit à partir de ressources agricoles non alimentaires, et ainsi être considéré comme un biocarburant dit de génération avancée. L'article 2 du décret précité dispose que « au 1er juillet 2018, l'État remet un rapport sur l'évolution des technologies à faible niveau d'émissions, leur disponibilité, leurs coûts et organise une concertation avec les acteurs pour examiner l'opportunité d'une évolution de la définition des véhicules à faibles émissions ». À date, aucun rapport n'a été publié. Cette clause de revoyure serait pourtant l'occasion de réintégrer l'ED95 dans le premier groupe, élargissant ainsi le mix énergétique dont peuvent disposer l'État et les collectivités pour opérer la transition écologique de leurs flottes. Il lui demande donc de bien vouloir indiquer quand le rapport sera publié et souhaite, plus largement, connaître les intentions du Gouvernement quant à la réintégration de l'ED95 dans le premier groupe, *a minima* lorsque ce dernier est constitué d'éthanol de génération avancée.