



VEILLE POLITIQUE ET PARLEMENTAIRE n°93

CLUB DES VOITURES ECOLOGIQUES

A RETENIR

- Focus Assises de la mobilité (p. 6)
- PLF 2018 : rapporteurs et suivi des amendements (p. 13)
- Propositions d'amendements CVE (p. 20)
- Composition du Cabinet du Président de la République (p. 29)
- Constitution du bureau et des compositions permanentes du Sénat (p. 30-31)
- Lancement de la Zero Emission Valley en Auvergne-Rhône-Alpes (p. 39) et de la pastille Crit'Air à Lyon / Villeurbanne (p. 41)

SOMMAIRE

1- AGENDA	3
Agenda du secteur.....	3
Agenda politique	4
2- COMMUNIQUÉS DE PRESSE ET ACTUALITÉS INSTITUTIONNELLES.....	6
Focus : assises de la mobilité	6
Grand plan d’investissement 2018-2022 : rapport de Jean Plsany remis au Premier ministre	7
Projet de loi sur la fin de la recherche et de l’exploitation des hydrocarbures	8
CP Mairie de Paris : Journée sans ma voiture, premier bilan très positif.....	10
CP Mairie de Paris : Pollution de l’air, la situation à Paris s’est nettement améliorée en 2016	11
Le Gouvernement lance la consultation en vue de finaliser la stratégie nationale pour le véhicule automatisé ...	12
3- VIE REGLEMENTAIRE ET LEGISLATIVE	13
<u>Vie législative</u>	13
PLF 2018 – Rapporteurs et suivi des principaux amendements	13
PLFSS 2018 – Rapporteurs / verdissement de la TVTS	17
Questions au Gouvernement.....	18
4- ACTUALITÉS DU CLUB.....	20
PLF 2018 – Propositions d’amendements du CVE.....	20
Compte rendu réunion CVE-CDKL avec la DRIEA et la CCI Ile de France.....	27
5- NOMINATIONS / MUTATIONS	29
Composition du cabinet du Président de la République	29
Bureau du Sénat	30
Constitution des commissions permanentes du Sénat	31
Anne Hidalgo remanie son exécutif municipal	32
Anne Hidalgo nomme un délégué général aux Jeux Olympiques.....	33
6- ACTUALITÉS DU SECTEUR	34
<u>Consultations publiques et appels à projets</u>	34
<u>Communiqués de presse</u>	35
Zero emission Valley : des acteurs engagés.....	35
Baromètre GPL septembre 2017	36
Smart city : la ville de demain sera connectée ou ne sera pas	38
Pollution de l’air dans la vallée de l’Arve : faute de baguette magique, Nicolas Hulot propose une méthode de travail	39
Pollution : Lyon et Villeurbanne passent à la pastille Crit’Air	41

1 - AGENDA



Agenda du secteur

13 octobre 2017 – Lancement de la Zero Emission Valley à Clermont Ferrand

Les entreprises qui soutiennent l'émergence d'une filière hydrogène d'excellence témoignent à l'Hôtel de Région Auvergne Rhône Alpes de Clermont Ferrand et présentent le projet Zero Emission Valley

21 novembre 2017 – petit déjeuner CVE-CEC « Nouvelles mobilités » autour de Karima Delli, Députée européenne, Présidente de la Commission Transports du Parlement Européen

A l'approche de la loi d'orientation des mobilités annoncée par le Gouvernement pour le 1^{er} semestre 2018, le Club des Voitures Ecologiques et le Club de l'Economie Collaborative et numérique s'associent autour de la Présidente de la Commission Transports du Parlement pour dégager les opportunités liées aux nouvelles mobilités.

Autopartage, covoiturage, intermodalité, billettique... tant de domaines dans lesquels la France et l'Europe doivent s'organiser sur le plan législatif et réglementaire afin d'accueillir les activités économiques de ces métiers naissants.

Sur invitation pour les membres du club. Infos cve@compublish.com

21 au 23 novembre 2017 – Salon des Maires et des Collectivités locales



Créé en 1996 en parallèle du Congrès des Maires, le SMCL est le seul rendez-vous annuel national qui réunit tous les grands acteurs de la commande publique avec l'ensemble de leurs partenaires.

Informations et inscriptions : <http://www.salondesmaires.com/>

Agenda politique

Le [PLFSS 2018](#) a été présenté en Conseil des ministres le mercredi 13 octobre.

Assemblée nationale

- Examen du PLFSS 2018 en commission des affaires sociales de l'Assemblée : **du 17 au 20 octobre**
- Examen du PLFSS 2018 en commission des finances de l'Assemblée : **18 octobre**
- Examen en séance publique à l'Assemblée (sous réserve de confirmation par la Conférence des présidents) : à compter du **23 octobre**

Sénat

Pour le moment, aucune date d'examen en commission n'a été fixée pour le Sénat, mais le PLFSS 2018 devrait être examiné au Sénat en séance à compter du **13 novembre**

PLF 2018

Assemblée nationale

> Première partie du PLF (recettes)

- En commission des finances : les 10 et 11 octobre
- En séance publique du 17 au 24 octobre (le 24, explications de vote et vote sur la première partie du PLF)

> Deuxième partie du PLF (dépenses)

Les crédits de la mission Écologie, développement et mobilité durables ; Aides à l'acquisition de véhicules propres (compte spécial) ; Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs (compte spécial) ; Transition énergétique (compte spécial) seront examinés :

- En commission élargie le 31 octobre
- En séance publique le 9 novembre

> Les articles non rattachés du PLF

- En commission : le 9 novembre
- En séance du 16 au 20 novembre

Sénat

> Première partie du PLF (recettes)

- En commission des finances : 15 novembre
- En séance : à compter du 23 novembre

> Deuxième partie du PLF (dépenses)

Pour le moment, il n'y a aucune date officielle de discussion des crédits des différentes missions en commission ou en séance pour la deuxième partie du PLF. On sait cependant que les rapports spéciaux devraient être examinés par la commission des finances à compter du 17 octobre.

> Les articles non rattachés du PLF

- En commission des finances : 5 décembre
- En séance : entre le 5 et le 9 décembre (sous réserve de confirmation par la conférence des présidents)



Le vote sur l'ensemble du texte à l'Assemblée nationale aura lieu le 21 novembre



Le vote sur l'ensemble du texte au Sénat aura lieu le 12 décembre



L'adoption définitive du PLF 2018 devra intervenir au plus tard le 22 décembre 2017

2 - COMMUNIQUÉS DE PRESSE ET VIE INSTITUTIONNELLE



FOCUS - Assises de la Mobilité

Réparties **sur 3 mois, de septembre à décembre 2017**, les Assises nationales de la mobilité ont pour objectif d'identifier les besoins et les attentes prioritaires de tous les citoyens dans leurs déplacements. Élus, associations professionnelles et syndicales, ONG, entreprises et grand public de l'ensemble du territoire sont ainsi conviés à participer et à faire émerger ensemble de nouvelles solutions.

6 thèmes de réflexion ont été identifiés :

- **l'environnement** - des mobilités plus propres pour réduire l'empreinte environnementale des déplacements ;
- **le numérique** - des mobilités plus connectées pour accélérer la révolution numérique dans les transports afin d'anticiper les mutations de la mobilité ;
- **les fractures sociales et territoriales** - des mobilités plus solidaires pour réduire les fractures territoriales, pour faire de la mobilité physique un moteur de mobilité sociale;
- **l'intermodalité, des mobilités cohérentes et complémentaires** pour mieux articuler toutes les offres pour les rendre plus attractives et offrir une vraie alternative à la possession d'un véhicule individuel ;
- **la sécurité et la sûreté** - des mobilités plus sûres pour réduire les accidents et les risques liés aux mobilités ;
- **la gouvernance et le financement** – des mobilités plus soutenables pour équilibrer les modèles économiques, dégager des ressources financières à la hauteur des besoins et rendre la gouvernance plus efficace.

Une plateforme en ligne entièrement dédiée aux Assises nationales de la mobilité est ouverte au public le 19 septembre et pendant 3 mois. Son objectif : permettre à tous de participer à la consultation autour des six grands thèmes des Assises.

Les Assises prévoient également **un Conseil d'orientation des infrastructures pour préparer une future loi de programmation et de financement des infrastructures.**

Il a ainsi annoncé la création d'un conseil d'orientation des infrastructures dont la mission sera de proposer « une programmation du financement de nos infrastructures, à la fois de nouveaux projets qui seront lancés et de l'entretien du réseau. Elle sera particulièrement détaillée pour les 5 premières années. Elle devra surtout être sincère, soutenable, c'est à dire équilibrée en recette et en dépenses. »

[Discours du Premier Ministre](#)

[Discours de la Ministre en charge des transports](#)

[Dossier de Presse- Assises de la mobilité](#)



Grand plan d'investissement 2018-2022 / Rapport de Jean-Pisani Ferry remis au Premier Ministre

Le [rapport](#) distingue **4 axes du plan d'investissement** :

- 1- Accélérer la transition écologique**
- 2- Édifier une société de compétence
- 3- Ancrer la compétitivité sur l'innovation
- 4- Construire l'État de l'âge numérique

Parmi les items du 1er axe figure un **sous-axe « Développer des transports durables adaptés au quotidien »**, au sein duquel sont rappelés les objectifs du gouvernement :

- **soutenir le développement de transports plus propres ;**
- moderniser les transports du quotidien
- développer les alternatives à la possession d'une voiture

4,2 milliards d'euros seront mobilisés à cette fin sur la durée du quinquennat. Parmi les actions d'ores et déjà identifiées :

- la mise en place d'une prime à la conversion
- le soutien aux nouvelles formes de mobilité par le développement de nouveaux services de proximité et d'interconnexion des territoires
- accompagner le remplacement de 500 000 véhicules polluants



FOCUS : Projet de loi sur fin de la recherche et de l'exploitation des hydrocarbures

Le mardi 10 octobre 2017, L'Assemblée a adopté en première lecture le projet de loi « mettant fin à la recherche ainsi qu'à l'exploitation des hydrocarbures conventionnels et non conventionnels et portant diverses dispositions relatives à l'énergie et à l'environnement ». Le texte a été voté par une large majorité (316 voix pour, 69 contre et 47 abstentions). Le système de vote n'ayant pas pris en compte les délégations, le président de l'Assemblée, François de Rugy, a donné des chiffres corrigés lors de la séance du soir : 550 votants, 480 exprimés, 388 pour et 92 contre.

Le texte avait été présenté en Conseil des ministres le 6 septembre afin d'assurer « la cohérence de la politique de gestion des hydrocarbures contenus dans le sous-sol français avec l'Accord de Paris sur le climat, conformément aux orientations du plan Climat présenté le 6 juillet dernier ».

Pour rappel, voici les principales dispositions du texte :

> Articles 1 à 3

Fin de l'octroi de nouveaux permis de recherche d'hydrocarbures et organisation d'une cessation progressive, d'ici 2040, de la recherche et de l'exploitation des gisements d'hydrocarbures.

> Article 4

Habilitation à légiférer par ordonnance pour prendre des dispositions concernant la sécurité d'approvisionnement en gaz naturel des consommateurs et en particulier mettre en place d'une régulation pour les infrastructures de stockages souterrains de gaz permettant de mieux garantir la disponibilité du gaz en hiver, tout en maîtrisant le coût de cette sécurité pour les consommateurs.

> Article 5

Définition des compétences de la Commission de régulation de l'énergie en matière de rémunération des prestations de gestion de clientèle effectuées par les fournisseurs d'énergie pour le compte des gestionnaires de réseaux de distribution, afin que cette rémunération soit fixée de manière transparente pour tous les fournisseurs et n'induisse pas de surcoût pour les consommateurs.

> Article 6

Transposition de la directive européenne 2015/1513 relatives aux biocarburants et permet d'assurer la qualité des biocarburants en termes de réduction de leur empreinte carbone et de critères de durabilité.

> Article 7

Transposition de la directive européenne 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques.

Voies sur berge : la qualité de l'air, un an après



*Communiqué de presse
10 octobre 2017*

En septembre 2016, la Mairie de Paris fermait à la circulation les 3,5 km de la voie Georges Pompidou, autoroute urbaine située en plein cœur de la capitale. Suite à de nombreuses interrogations quant aux impacts de cette piétonnisation, différents comités ont été mis en place par la Région Île-de-France, la Métropole du Grand Paris et la Préfecture de Police. Une étude spécifique pour suivre l'impact sur l'air leur a été proposée par Airparif sur une durée d'un an. Elle s'appuie sur deux campagnes de mesure, l'une hivernale et l'autre estivale, combinées à des outils de modélisation qui ont permis de reconstituer les variations de la pollution sur toute l'agglomération, en lien avec l'évolution du trafic routier.

Ces résultats confirment les enseignements de la campagne hivernale et mettent en évidence un impact sur les niveaux de dioxyde d'azote (NO₂) qui reste limité aux abords des axes routiers avec :

- une amélioration de la qualité de l'air le long des quais fermés à la circulation, avec des niveaux qui demeurent néanmoins au-dessus des valeurs règlementaires comme pour bon nombre d'axes routiers dans l'agglomération parisienne,
- mais aussi une dégradation plus ou moins marquée autour des carrefours dans cette zone et à l'Est, dès la fin de la portion piétonnisée. Des impacts sont aussi perceptibles sur quelques itinéraires de report.

Ces impacts ne touchent pas la pollution de fond et restent limités aux abords des axes routiers concernés. De ce fait, **aucun impact significatif sur l'exposition des populations n'a été mis en évidence à la hausse ou à la baisse.**

(...)

—

Retrouvez l'intégralité du [communiqué de presse](#) pour consulter le détail des travaux (à l'échelle de Paris puis de la métropole) ainsi que le [Rapport final](#).

Journée sans ma voiture : un premier bilan très positif

Communiqué de presse

1^{er} octobre 2017

Alors que la 3e Journée sans ma voiture à Paris s'achève, le premier bilan s'avère très positif : le périmètre élargi a été apprécié et respecté, tandis que les niveaux de pollution et de bruit ont marqué une baisse importante. (...)

Entre 11h et 12h, dès la première heure de l'opération, le trafic automobile intramuros a chuté de 52% par rapport au dimanche précédent à la même heure, et de plus de 56% par rapport au dimanche 2 octobre 2016 à la même heure. Cette baisse s'est poursuivie tout au long de l'après-midi. Alors qu'il n'était pas concerné par la Journée sans ma voiture, le boulevard périphérique a lui aussi vu son trafic baisser considérablement, jusqu'à -32%.

L'association Airparif a réalisé des mesures indépendantes tout au long de la journée grâce à des capteurs fixes et à un vélo équipé d'appareils de mesure. Elle a constaté « une diminution accrue des niveaux de dioxyde d'azote le long des grands axes » mais aussi le long des « voies d'accès à la capitale ». Ainsi, à 13h, le niveau de dioxyde d'azote était en baisse de 25% à la jonction entre l'A6 et le boulevard périphérique. Au-delà des Parisiens, ce sont donc aussi les habitants de la Petite couronne qui ont profité d'un air de meilleure qualité.

L'observatoire Bruitparif avait de son côté installé 11 stations de mesure dans la capitale, avec des résultats comparatifs du dimanche précédent, diffusés en temps réel et en ligne. En moyenne, l'énergie sonore a baissé de 20% par rapport à un dimanche normal (-1dB). Cette réduction du bruit est toutefois beaucoup plus importante dans certains quartiers : -32% quai Anatole France (-1,6dB), -38% sur le quai de l'Hôtel de Ville et le quai des Célestins (-1,9dB) et même jusqu'à -54% sur les Champs-Élysées (-2,7dB). (...)

« Nous nous réjouissons par ailleurs des premières données communiquées par Airparif et Bruitparif. Ces baisses notables de la pollution de l'air et de la pollution sonore sont une satisfaction. Elles viennent toutefois nous rappeler que, chaque jour, les véhicules diesel et essence ont des effets importants sur notre santé et qu'il est essentiel que nous réussissions tous à moins les utiliser en ville. **La Ville de Paris, qui propose de nombreuses alternatives et aides financières en ce sens, va continuer à accompagner les citoyens vers les mobilités propres** », ajoute l' élu.



Pollution de l'air : la situation à Paris s'est nettement améliorée en 2016

*Communiqué de presse
29 septembre 2017*

Les efforts de Paris pour améliorer la qualité de l'air et protéger la santé des citoyens portent leurs fruits. Dans son rapport annuel, Airparif démontre que la pollution de l'air a diminué dans la capitale en 2016 par rapport à 2015.

Airparif a rendu public jeudi son rapport annuel de surveillance de la qualité de l'air, pour l'année 2016. L'observatoire indépendant constate que les niveaux de polluants dans l'air diminuent une nouvelle fois, dont certains à un rythme rapide. L'Exécutif parisien se réjouit de ces résultats qui confirment sa stratégie de soutien aux circulations douces et de réduction de la place de la voiture individuelle polluante.

Le nombre de Parisiens exposés à un dépassement de la valeur cible annuelle en particules PM2.5 a ainsi baissé de 70%. Seuls 30 000 habitants ont été concernés en 2016, contre 100 000 en 2015. Ils étaient plus de 700 000 en 2013. Cette baisse est une vraie satisfaction, les particules PM2.5 figurant parmi les plus dangereuses pour la santé, car elles pénètrent en profondeur dans les alvéoles pulmonaires en raison de leur petite taille.

Concernant les particules PM10, le nombre de Parisiens exposés à un dépassement de la valeur limite annuelle a baissé de 40%, soit 60 000 personnes concernées en 2016 contre 100 000 personnes en 2015. Elles étaient 500 000 en 2013. Ces particules sont responsables de maladies cardiovasculaires et respiratoires, ainsi que des cancers pulmonaires. Le rapport Airparif est également positif en ce qui concerne les seuils de dioxyde d'azote NO₂, de benzène et d'ozone.

« Il y a un an et demi, certains prédisaient que la piétonnisation des voies sur berges rive droite – en vigueur depuis juillet 2016 – allait augmenter la pollution. Cette nouvelle évaluation indépendante prouve le contraire et vient rappeler un fait très simple : moins de voiture dans Paris, c'est plus d'espace pour les autres modes de déplacement, moins de bruit mais aussi moins de pollution », souligne Christophe Najdovski, adjoint à la Maire en charge des transports, de la voirie, des déplacements et de l'espace public.

« Trois jours avant la Journée sans ma voiture, qui se tient dimanche 1er octobre et qui concernera cette année toute la capitale, le rapport d'Airparif démontre très bien que lorsque nous développons les transports en commun, le vélo et la marche à pied, non seulement nous améliorons le cadre de vie des habitants, mais nous protégeons aussi la santé des citoyens », conclut l'adjoint.



Le Gouvernement lance la consultation en vue de finaliser la stratégie nationale pour le véhicule automatisé

*Communiqué de presse
15 septembre 2017*

Le développement du véhicule automatisé constitue un enjeu majeur pour la sécurité routière et, plus largement, pour le développement d'une mobilité durable.

Il est aussi un enjeu économique majeur. Notre filière automobile doit s'y préparer. Elle a des atouts mais ne doit pas se laisser distancer dans cette compétition mondiale, tant en termes de technologies que de nouveaux modèles économiques.

Un des leviers pour ce faire est de définir des orientations communes aux acteurs publics et privés, sous forme d'une stratégie nationale. De nombreuses initiatives ont déjà été lancées sur le terrain, mais nécessitent désormais un cadre d'ensemble.

Suite à un travail réalisé par les services des Ministères concernés et dans la perspective de finaliser une telle stratégie d'ici décembre 2017, le Gouvernement a décidé de lancer ce jour une première consultation des acteurs, privés et publics, concernés par la multiplicité des enjeux du développement du véhicule automatisé. Ainsi, seront consultés les acteurs de la construction automobile, des transports, du numérique, de l'assurance, de la sécurité routière, ainsi que les collectivités locales, les associations d'utilisateurs ou de consommateurs.

Une consultation plus large, associant le public, sera lancée en octobre. Cette consultation aura aussi vocation à alimenter les débats des Assises de la mobilité, qui seront lancées le 19 septembre et à venir alimenter la loi d'orientation sur les mobilités qui sera présentée début 2018 par le Gouvernement.

La Ministre chargée des transports présentera ce 15 septembre les grandes lignes de cette stratégie à la Commission européenne et à ses collègues européens réunis à Francfort dans le cadre du dialogue à haut niveau sur la conduite automatisée et connectée organisé par l'Allemagne. Elle appellera de ses vœux des initiatives, tant au niveau européen qu'international, pour faire de l'Europe le leader mondial du véhicule automatisé.

[Synthèse du projet de stratégie nationale de développement du véhicule automatisé](#)

3 - VIE REGLEMENTAIRE ET LEGISLATIVE

> VIE LEGISLATIVE

* **PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2018**

1) Rapporteurs



Pour mémoire, le **rapporteur général est Joël Giraud** (Député LREM des Hauts-Alpes).

Ont été nommés **rapporteurs pour avis au titre de la Mission Écologie, développement et mobilité durables** :

Protection de l'environnement et prévention des risques - **M. Fabrice Brun**

Politiques de développement durable - **M. Christophe Bouillon**

Transition écologique - **Mme Jennifer De Temmerman**

Transports terrestres et fluviaux - **M. Damien Pichereau**

2) Principales mesures

Le gouvernement a présenté le [projet de loi de finances pour 2018](#) mercredi 27 septembre. Le Ministère de la transition écologique et solidaire a publié un [dossier de presse](#) : à noter en particulier les fiches annexe 1, 5 et 6 relatives respectives à la prime à la conversion des véhicules, l'alignement des fiscalités gazole et essence et le bonus-malus écologique. Le Ministre d'Etat reprend les principales mesures de sa compétence traduites dans le PLF 2018. Parmi elles, on retient :

> **Renforcement de la prime à la conversion de véhicules anciens**



La prime à la conversion sera renforcée de façon à aider notamment les ménages aux revenus modestes à acquérir des véhicules moins polluants (émettant moins de 130 gCO₂/km) et plus largement à opérer une transition du parc automobile français à grande échelle, grâce à deux nouveautés dans le dispositif en 2018 :

- **l'intégration des véhicules essence les plus anciens dans le périmètre de la prime**
- **l'ouverture de la prime à tous les Français, sans condition de ressources, avec un doublement de la prime pour les ménages non imposables.**

Cette mesure sera financée par un aménagement du malus sur l'achat des modèles les plus polluants (article 24 du PL).

A noter que si la communication du ministère pourrait laisser transparaître que le bonus et la prime à la conversion ne seraient plus ouverts qu'aux ménages, **les services administratifs nous ont confirmé que ce dernier resterait bien ouvert à l'ensemble des personnes morales.**



Le bonus pour l'achat d'un deux-roues motorisé électrique devrait être maintenu avec un montant très légèrement réduit (900€ au lieu de 1000€), auquel s'ajouterait 100€ de prime à la conversion sans condition de ressources et 1000€ pour les ménages non imposables.



Le bonus pour l'achat d'un vélo à assistance électrique devrait lui est supprimé. Le gouvernement a justifié cet arrêt au regard de l'implication des collectivités sur ce sujet.

> Une fiscalité écologique plus ambitieuse (article 9 du PL)

- **Prix du carbone** : La trajectoire du prix du carbone va connaître une accélération afin d'inciter les acteurs à réduire leur consommation d'énergies fossiles. Le prix de la tonne de CO₂, servant de base au calcul des taxes intérieures de consommation (TIC), doit ainsi passer de 30,50 € en 2017 à 44,6 € en 2018 puis atteindre progressivement 86,20 € en 2022.
- **Rapprochement de la fiscalité gazole/essence** : A l'instar de ce qui est pratiqué depuis 2015, le tarif de TIC appliqué au gazole se rapprochera de celui appliqué à l'essence de façon à annuler progressivement, d'ici quatre ans, l'avantage fiscal accordé au diesel qui apparaît aujourd'hui injustifié, au vu de la pollution de l'air par les émissions de particules fines issues de sa combustion.

Ces deux mesures se traduiront par une augmentation des prix à la pompe de 3,9 c€/l pour l'essence et de 7,6 c€/l pour le gazole en 2018.

> Création d'un service de surveillance du marché automobile

Le scandale des moteurs truqués a révélé les failles du système de mise sur le marché des véhicules automobiles. Afin de renforcer la surveillance de ce marché, garantir le respect de la réglementation technique des véhicules et pièces détachées et protéger le consommateur, un service à compétence nationale va être créé. Il disposera dès 2018 d'un budget annuel de 5 millions d'euros pour accomplir sa mission au moyen de prélèvements aléatoires sur le marché automobile pour des tests de véhicules ou de pièces détachées.

> Création d'un « fonds air-mobilité »

Le gouvernement confirme la création d'un **fonds « air-mobilité »** au sein de l'ADEME avec une enveloppe de 20 millions d'euros.

3) Suivi des amendements

La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale a examiné des amendements sur le PLF 2018 le mardi 10 octobre. A noter que les amendements sont ici votés en commission saisit pour avis ; de fait, leur sort n'est pas définitif.

A noter particulièrement :

Article 9 - Trajectoire de la composante carbone pour la période 2018-2022 et conséquences en matière de tarifs des taxes intérieures de consommation

> **REJETE** Adt I-CD-9 de Vincent Descoeur : Le projet de convergence de la fiscalité applicable au gazole et à l'essence n'oblige pas une augmentation de celle de l'essence.

Au contraire, il conviendrait de faire le choix du maintien de la stabilité de la fiscalité de l'essence, voire même une diminution au prorata de la hausse de la fiscalité du gazole.

<http://www.assemblee-nationale.fr/15/amendements/0235A/CION-DVP/CD9.asp>

> **REJETE** Adt I-CD-10 de Vincent Descoeur : Alors que pendant des années, les pouvoirs publics ont incité les automobilistes à procéder à l'achat de véhicules diesel, la convergence des fiscalités applicables au gazole et à l'essence les pénalisera d'autant plus que le prix d'acquisition de leurs véhicules était plus élevé. En outre, les propriétaires les plus modestes pourraient ne pas être en capacité d'acquérir un nouveau véhicule essence.

<http://www.assemblee-nationale.fr/15/amendements/0235A/CION-DVP/CD10.asp>

> **RETIRE** Adt I-CD-13 de Martial Saddier : Des transporteurs routiers ont fait le choix du gaz naturel carburant dans les vallées alpines pour contribuer à l'émergence d'une mobilité propre qui préserve la qualité de l'air. Il serait incohérent qu'ils soient financièrement désavantagés par rapport à leurs concurrents qui conservent le gazole. Le présent amendement a pour objectif de geler le taux de TICPE associée au gaz naturel pour véhicule (GNV) et au biométhane carburant (BioGNV) pour éviter de rendre ce carburant moins compétitif que le diésel au 1er septembre 2018.

Parallèlement au maintien de l'avantage fiscal dont dispose les transporteurs routiers de marchandises et de voyageurs roulant au diésel prévu aux articles 265 septies et octies du code des douanes, l'accélération de la trajectoire carbone aura pour conséquence au 1er janvier 2018 de rendre le diésel plus compétitif que le GNV/BioGNV pour le secteur des poids lourds (PL) de plus de 7,5t, solution pourtant encouragée car identifiée comme meilleure alternative propre au diésel pour ce secteur.

<http://www.assemblee-nationale.fr/15/amendements/0235A/CION-DVP/CD13.asp>

> **REJETE** Adt I-CD25 de Loïc Prud'Homme : supprimer l'article 265 septies du code général des impôts qui prévoit le remboursement d'une fraction de la taxe intérieure de consommation sur le gazole pour les entreprises de transport routier.

<http://www.assemblee-nationale.fr/15/amendements/0235A/CION-DVP/CD25.asp>

Article additionnel après l'article 9

> **ADOPTÉ** Adt I-CD30 de Laurianne Rossi, **rapporteuse** : **élargir aux véhicules professionnels routiers de transports de marchandises circulant au gaz naturel le remboursement partiel de taxes qui ne concerne pour l'instant que les véhicules fonctionnant au gazole.** Dans la mesure où le gaz naturel est beaucoup moins polluant, il est paradoxal qu'il soit moins bien traité que le diesel. Un alignement de la fiscalité des deux carburants est nécessaire.

<http://www.assemblee-nationale.fr/15/amendements/0235A/CION-DVP/CD30.asp>

> **ADOPTÉ** Adt I-CD11 de Martial Saddier : **faire bénéficier le GNV des mêmes avantages que le diesel en le reconnaissant comme carburant professionnel.** Cette reconnaissance passe par l'instauration, d'un remboursement d'une fraction de TICPE, à l'instar du diesel, prévu dans l'article **265 septies** du code des douanes pour le **transport de marchandises.**

<http://www.assemblee-nationale.fr/15/amendements/0235A/CION-DVP/CD11.asp>

> **ADOPTÉ** Adt I-CD18 de Bruno Millienne : similaire

<http://www.assemblee-nationale.fr/15/amendements/0235A/CION-DVP/CD18.asp>

> **ADOPTÉ** Adt I-CD31 de Laurianne Rossi, rapporteur : **aligner sur le régime du gazole les véhicules de transport de passagers fonctionnant au gaz naturel**. Il s'inscrit dans la même logique que l'amendement CD 30 qu'il complète.

<http://www.assemblee-nationale.fr/15/amendements/0235A/CION-DVP/CD31.asp>

> **NON SOUTENU** Adt I-CD12 de Martial Saddier : **faire bénéficier le GNV des mêmes avantages que le diesel en le reconnaissant comme carburant professionnel**. Cette reconnaissance passe par l'instauration, d'un remboursement d'une fraction de la TICPE, à l'instar du diesel, prévu dans l'article **265 octies** du code des douanes pour le **transport de voyageurs**. Comme pour le diesel qui a vu cette récupération fixée sur l'année 2015 alors en cours, le présent amendement propose de retenir la valeur de l'année 2017.

<http://www.assemblee-nationale.fr/15/amendements/0235A/CION-DVP/CD12.asp>

> **ADOPTÉ** Adt I-CD32 de Laurianne Rossi, rapporteure : **favoriser l'investissement des entreprises de transport routier qui utilisent des véhicules au gaz naturel**, plus respectueuses de l'environnement et de la qualité de l'air. Il **prolonge le dispositif de suramortissement actuellement en vigueur appliqué sur l'achat de véhicules de 3,5 tonnes et plus roulant au gaz naturel pour véhicules (GNV) et biométhane carburant (BioGNV) de décembre 2017 à décembre 2018**. L'arrêt brutal du dispositif de suramortissement au 31 décembre 2017 mettrait en difficulté la dynamique de développement de la filière poids-lourds GNV. En effet, la période de mise en application du dispositif récemment créé a été trop courte pour permettre à la filière de bénéficier pleinement de ce dispositif : le dispositif a été voté dans la loi de finances pour 2016, mis en œuvre courant 2016, et est applicable jusque fin 2017. Or, cette mesure a été identifiée comme la plus incitative pour les transporteurs à passer au GNV. Enfin, ce mécanisme participe de l'objectif fixé pour 2030 de 10 % de poids lourds roulant au GNV, ce qui représenterait un total de 80 000 véhicules.

<http://www.assemblee-nationale.fr/15/amendements/0235A/CION-DVP/CD32.asp>

* PROJET DE LOI DE FINANCEMENT DE LA SÉCURITÉ SOCIALE

1. Rapporteurs

M. Jean-Marie Vanlerenberghe (UC - Pas-de-Calais) rapporteur général

Assurance maladie : Mme Catherine Deroche (LR – Maine-et-Loire)

Secteur médico-social : M. Bernard Bonne (LR – Loire)

Accidents du travail et maladies professionnelles : M. Gérard Dériot (LR – Allier)

Assurance vieillesse : M. René-Paul Savary (LR – Marne)

Famille : Mme Élisabeth Doineau (UC – Mayenne)

L'examen du projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2018 est prévu, **en commission, le mercredi 8 novembre.**

2. Principale mesure : : verdissement de la TVTS

A noter l'article 13 relatif au verdissement du barème de la taxe sur les véhicules de société. Le barème serait ainsi modifié :

TAUX D'ÉMISSION DE DIOXYDE DE CARBONE (en grammes par kilomètre)	TARIF APPLICABLE par gramme de dioxyde de carbone (en euros)
Inférieur ou égal à 20	0
Supérieur à 20 et inférieur ou égal à 60	1
Supérieur à 60 et inférieur ou égal à 100	2
Supérieur à 100 et inférieur ou égal à 120	4,5
Supérieur à 120 et inférieur ou égal à 140	6,5
Supérieur à 140 et inférieur ou égal à 160	13
Supérieur à 160 et inférieur ou égal à 200	19,5
Supérieur à 200 et inférieur ou égal à 250	23,5
Supérieur à 250	29

Exposé des motifs

Dans un objectif de lutte contre la pollution atmosphérique et le réchauffement climatique, la mesure vise à adapter la taxe sur les véhicules de société pour renforcer son caractère incitatif vis-à-vis de l'acquisition de véhicules moins polluants. Il est ainsi proposé de **mettre à jour le barème en modifiant les seuils d'assujettissement de certaines de ses tranches, encourageant notamment l'achat de véhicules électriques ou hybrides.** Ces mesures permettront d'adapter des barèmes datant respectivement de 2011 et 2014, en cohérence avec les mesures récentes, adoptées pour accélérer le développement des véhicules à faibles émissions qui s'articulent pour les véhicules de tourisme autour de deux seuils de 20 g de CO₂/km et de 60 g de CO₂/km.

* QUESTIONS AU GOUVERNEMENT

ASSEMBLÉE NATIONALE

Véhicules hybrides / VAE / Diesel / PLF 2018

Question N° 1808 de M. Jacques Cattin (Les Républicains - Haut-Rhin)
publiée au JO le : 10/10/2017



M. Jacques Cattin appelle l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur les dernières « mesures environnementales » annoncées par le Gouvernement dans le cadre du projet de loi de finances pour 2018. Parmi ces mesures, il faut citer la **fin programmée du parc de véhicules diesel**, avec en parallèle **la fin du bonus écologique accordé aux véhicules hybrides rechargeables neufs et la suppression de la prime allouée lors de l'acquisition d'un vélo à assistance électrique neuf**. La combinaison de ces annonces et dispositions pose un **problème de lisibilité et de cohérence**, puisque d'un côté, on prévoit une mutation profonde dans les modes de transports et de l'autre, on retire aux filières, actrices de la réussite de la transition écologique, les moyens de consolider leur développement. Il lui demande de bien vouloir préciser les stratégies que le Gouvernement entend déployer en matière de transition écologique.

Norme Euro 5 / Logiciel "truqueur" / Volkswagen

Question N° 1760 de Mme Delphine Batho (Nouvelle Gauche - Deux-Sèvres)
publiée au JO le : 10/10/2017



Mme Delphine Batho interroge M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur la vérification par l'État de **la conformité effective à la norme Euro 5 des véhicules des marques du groupe Volkswagen équipés du « logiciel truqueur »** destiné à fausser les tests d'homologation. Mme la Députée rappelle que 948 000 véhicules commercialisés sous différentes marques du groupe (Volkswagen, Seat, Audi, Skoda), équipés de ce dispositif d'invalidation du système de traitement des émissions polluantes illicite, circulent en France. Un programme de mise en conformité à la norme Euro 5, validé par l'autorité allemande d'homologation compétente en la matière pour l'ensemble du marché européen, a été engagé par le groupe Volkswagen dans le cadre d'une **procédure de rappel afin que l'ensemble des véhicules concernés fassent l'objet de mesures rectificatives en atelier**. Elle lui demande de bien vouloir **indiquer si les services de l'État en France ont procédé à des tests ou des mesures de contrôle permettant de s'assurer que les véhicules dont les moteurs et les systèmes de traitement des émissions polluantes ont ainsi été rectifiés, sont bien conformes à la norme Euro 5**, norme sous laquelle ces véhicules ont été commercialisés. Elle le prie également **de faire connaître le nombre de véhicules, sur les 948 000 concernés, qui ont fait l'objet de cette mise en conformité et la façon dont le groupe Volkswagen rend compte régulièrement aux autorités françaises de ses obligations**.

Bioéthanol

Question N° 1792 de M. Pierre Vatin (Les Républicains - Oise)
publiée au JO le : 10/10/2017



M. Pierre Vatin attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur la **filière du bioéthanol issu de la betterave sucrière**. Visitant « les Terres de Jim » 2017, les agriculteurs planteurs de betteraves locaux lui ont fait part de leur souhait **de voir le bioéthanol davantage promu à l'heure du changement de carburant prévu pour les 30 ou 40 ans qui viennent**. Il lui serait reconnaissant de lui faire part des mesures qu'il envisage prochainement afin **d'inciter les Français à passer au bioéthanol comme produit d'énergie non**

fossile pour leur véhicule personnel comme professionnel.

Hydrogène

Question N° 957 de Mme Sophie Auconie (Les Constructifs : républicains, UDI, indépendants –
Indre-et-Loire) publiée au JO le : 05/09/2017



Mme Sophie Auconie attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le **développement des stations hydrogènes outre-Rhin**. Le gouvernement allemand a contribué à hauteur de 1,8 million d'euros pour l'installation de 32 stations hydrogènes avec un objectif affiché de 100 stations d'ici à 2020. **La France possède une valeur ajoutée sur la recherche et l'innovation du transport hydrogène mais le développement de son réseau de distribution, lui, reste**

difficile. Elle lui demande si le Gouvernement a une ambition pour cette énergie d'avenir afin de ne pas laisser cette future industrie échapper à la France.

4- ACTUALITÉS DU CLUB

> PLF 2018 : Proposition d'amendements

Dans le cadre des Assises de la mobilité et du PLF 2018, le Club s'est fait force de proposition auprès des administrations et des parlementaires. Une série de proposition d'amendements a été transmises à plusieurs députés afin de :

- **Modifier le calcul de « l'avantage en nature » au bénéfice des véhicules d'entreprise émettant de 0 à 20 grammes de CO2 par kilomètre.** En l'état, les cotisations dues par l'employeur à l'URSAFF pour la mise à disposition d'un véhicule de société à un salarié pour partie à usage privée, sont fonction du prix dudit véhicule. Ce dispositif pénalise les véhicules électriques à batterie ou hydrogène qui présentent un surcoût à l'achat. L'objet de cette proposition d'amendement est de neutraliser le surcoût des véhicules électriques/hydrogènes par rapport à leurs équivalents thermiques. (Proposition n°1)
- **Créer une nouvelle catégorie d'amortissement pour les véhicules d'entreprises émettant de 60 à 75 grammes de CO2 par kilomètre.** La Loi de finances pour 2017 a introduit des seuils d'amortissement différenciés respectivement pour les véhicules émettant 0 à 20 gCO2/km (30.000€) et 20 à 60 gCO2/km (20.300€). L'amendement proposé vise à créer une nouvelle catégorie pour les véhicules émettant de 60 à 75 gCO2/km pour un amortissement maximal allant jusqu'à 19.300 euros. Cette disposition vise à valoriser les véhicules hybrides les plus efficaces en matière d'émissions en couvrant leur surcoût. (Proposition n°2)
- **Proroger le dispositif de suramortissement pour l'achat de véhicules de 3,5 T et plus fonctionnant au gaz naturel, biométhane carburant ou carburant ED95.** Cette disposition vise à favoriser l'investissement des entreprises dans des solutions de mobilité plus respectueuses de l'environnement et de la qualité de l'air. (Proposition n°3)
- **Exonérer le bioGNV de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE)** (Proposition n°4)
- **Reconnaître le GNV comme carburant professionnel, permettant d'ouvrir un remboursement d'une fraction de TICPE pour les professionnels du transport routier de marchandises** (proposition n°5) **et les professionnels du transport routier de voyageurs** (proposition n°6).

Proposition d'amendement pour modifier le calcul de « l'avantage en nature » au bénéfice des véhicules d'entreprise émettant de 0 à 20 grammes de CO₂ par kilomètre.

ARTICLE ADDITIONNEL

Après l'article 24, insérer l'article suivant :

I. – L'article 82 du code général des impôts est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque l'employeur met à la disposition d'un salarié un véhicule dont le taux d'émission de dioxyde de carbone est inférieur à 20 grammes par kilomètre, le montant de la rémunération correspondant à l'avantage en nature constitué par l'utilisation privée de ce véhicule est diminué de l'abattement prévu pour ce type de véhicules par l'article L. 242- 1 du code de la sécurité sociale. »

II. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'utilisation par un employé, à titre privé, d'un véhicule de société mis à sa disposition par son employeur constitue un avantage en nature, assimilable à une rémunération au sens de l'article L. 242-1 du code de la sécurité sociale.

Cet avantage est intégré dans les revenus et pris en compte, notamment, pour le calcul des cotisations de sécurité sociale dues par les employeurs et les employés. En l'état, le mode de calcul de cet avantage en nature est fondé sur le coût d'achat ou de location du véhicule mis à disposition. Or, le prix des véhicules à très faibles émissions (électrique et hydrogène) est, aujourd'hui, en moyenne deux fois et demie plus élevé que leur équivalent thermique.

Les employés faisant le choix d'un véhicule à très faibles émissions sont ainsi pénalisés par ce mode de calcul.

Le présent amendement vise à neutraliser le surcoût des véhicules électriques/hydrogènes par rapport à leurs équivalents thermiques. Il permettrait ainsi d'inciter les employeurs comme leurs employés à faire le choix d'un véhicule à très faibles émissions.

Proposition d'amendement pour créer une nouvelle catégorie d'amortissement pour les véhicules d'entreprises émettant de 60 à 75 grammes de CO₂ par kilomètre

ARTICLE ADDITIONNEL

Après l'article 24, insérer l'article suivant :

I. – Le a) du quatrième paragraphe de l'article 39 du code général des impôts est ainsi modifié :

« a) A l'amortissement des véhicules de tourisme au sens de l'article 1010 pour la fraction de leur prix d'acquisition qui dépasse 18 300 € ;

Cette somme est portée à 30 000 € lorsque les véhicules mentionnés au premier alinéa du présent a ont un taux d'émission de dioxyde de carbone inférieur à 20 grammes par kilomètre, à 20 300 € lorsque leur taux d'émission de dioxyde de carbone est supérieur ou égal à 20 grammes et inférieur à 60 grammes par kilomètre et à 19 300 € lorsque leur taux d'émission de dioxyde de carbone est supérieur ou égal à 60 grammes et inférieur ou égal à 75 grammes par kilomètre.

Elle est ramenée à 9 900 € lorsque ces véhicules ont un taux d'émission de dioxyde de carbone supérieur à :

- 155 grammes par kilomètre, pour ceux acquis ou loués entre le 1er janvier 2017 et le 31 décembre 2017;
- 150 grammes par kilomètre, pour ceux acquis ou loués entre le 1er janvier 2018 et le 31 décembre 2018;
- 140 grammes par kilomètre, pour ceux acquis ou loués entre le 1er janvier 2019 et le 31 décembre 2019;
- 135 grammes par kilomètre, pour ceux acquis ou loués entre le 1er janvier 2020 et le 31 décembre 2020;
- 130 grammes par kilomètre, pour ceux acquis ou loués à compter du 1er janvier 2021. »

II. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

La loi de finances pour 2017 a introduit une augmentation du montant que les entreprises peuvent amortir pour leurs véhicules de société émettant de 0 à 20 grammes de CO₂ par kilomètre et de 20 à 60 grammes de CO₂. Les entreprises peuvent amortir au maximum respectivement 30.000 et 20.300 euros. Les véhicules émettant plus de 60 grammes de CO₂ par kilomètre peuvent être amortis jusqu'à 18.300 euros.

Cet amendement vise à créer une nouvelle catégorie pour les véhicules émettant de 60 à 75 grammes de CO₂ par kilomètre avec un amortissement maximum fixé à 19.300 euros. Cette disposition vise à valoriser les véhicules hybrides les plus efficaces en matière d'émissions. La production, de ces véhicules a un réel surcoût qui mérite au regard de leur contribution en matière de baisse d'émission de gaz à effet de serre et de polluant locaux, d'être soutenu.

Cette nouvelle catégorie constitue donc une incitation forte à l'abaissement des émissions pour les constructeurs.

Proposition d'amendement pour la prorogation du dispositif de suramortissement pour l'achat de véhicules fonctionnant au gaz naturel, biométhane carburant ou carburant ED95

ARTICLE ADDITIONNEL

Après l'article 24, insérer l'article suivant :

I. – Dans l'article 39 *decies* A du code général des impôts, remplacer les mots « jusqu'au 31 décembre 2017 » par les mots « jusqu'au 31 décembre 2023 ».

II. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement a pour objectif de proroger le dispositif d'amortissement fiscal mis en place au 1^{er} janvier 2016 pour les véhicules fonctionnant au GNV ou au biométhane carburant, et au 1^{er} janvier 2017 pour les véhicules fonctionnant au carburant ED95.

Ce dispositif vise à favoriser l'investissement des entreprises françaises dans des solutions de mobilité plus respectueuses de l'environnement et de la qualité de l'air au travers d'un soutien fiscal durable et peu coûteux pour la puissance publique.

Si le GNV/biométhane carburant et le carburant ED95 ont fait la preuve de leur intérêt en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants, ces solutions technologiques matures présentent néanmoins un surcoût à l'achat.

Alors que de nombreuses villes restreignent l'accès à leurs centres-villes, a fortiori aux véhicules diesel, la prorogation de cette disposition d'amortissement fiscal permettrait de rendre ces solutions alternatives plus compétitives, notamment auprès des entreprises de transports routiers, financièrement très contraintes.

Proposition d'amendement pour l'exonération de TICPE pour le biométhane carburant

ARTICLE ADDITIONNEL

I. - À la soixante-sixième ligne de la dernière colonne du tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes, pour l'année 2018 (ou les années 2018 à 2022), remplacer :
«Taxe intérieure de consommation applicable aux produits mentionnés aux indices 36 et 36 bis, selon qu'ils sont ou non utilisés sous condition d'emploi »
par le nombre :
« 0 ».

II. – La perte de recettes pour l'Etat est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à exonérer de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) le biométhane carburant (BioGNV) afin de prendre en compte le caractère renouvelable de ce carburant.

Le Gaz naturel Véhicule (GNV) est taxé au titre de TICPE depuis 2014 avec l'introduction de la composante carbone dans le calcul des taxes intérieures de consommation, dite contribution climat-énergie (CCE) ou taxe carbone. Or, cette taxe s'applique de manière indifférenciée sur le GNV et le bioGNV.

Pourtant, produit à partir de déchets, le biométhane est une énergie renouvelable issue de l'économie circulaire s'inscrivant dans un cycle court du carbone qui se substitue progressivement au gaz d'origine fossile. Sa valorisation en tant que carburant est considéré par l'ADEME comme la valorisation la plus vertueuse pour l'environnement car il permet d'éviter d'importantes émissions nettes de gaz à effet de serre et réduit sensiblement les émissions de particules dans l'air (jusqu'à 60% de réduction de NOx et particules selon les mesures en émissions réelles).

Le biométhane directement consommé ou injecté dans les réseaux de gaz est exonéré de taxe intérieure de consommation de gaz naturel (TICGN) en raison de son caractère renouvelable reconnu par l'article L.211-2 du code de l'énergie. Il s'agit donc, en instaurant l'exonération de TICPE, de rétablir une forme d'équité fiscale selon les usages du biométhane, en prenant ainsi également en compte le caractère renouvelable du bioGNV en l'exonérant de TICPE. La mise en cohérence de l'application de ces deux taxations permettrait d'éviter une tendance au fléchage du biométhane vers le chauffage.

Sur le plan fiscal, il est possible de distinguer le bioGNV mélangé au GNV en s'appuyant sur le système des garanties d'origine. Le registre des garanties d'origine, mentionné à l'article L.446-3 du code de l'énergie, permet en effet d'assurer la traçabilité du biométhane, autrement dit d'associer d'un côté les quantités injectées sur les réseaux et de l'autre les quantités consommées sur ces mêmes réseaux.

Cette mesure générerait un manque à gagner négligeable pour les finances publiques, par ailleurs compensé par la hausse de la TICPE corrélativement avec celle du prix de la tonne de CO2. En effet, cette mesure pour l'année 2018, constituerait un manque à gagner de l'ordre de 4.41M€. Le total cumulé sur les 5 années (2018 à 2022) s'élèverait à 46.87M€.

Proposition d'amendement pour la reconnaissance du carburant professionnel GNV - TRM

ARTICLE ADDITIONNEL

Après l'article 9, insérer l'article suivant :

I- L'article 265 septies du code général des impôts est modifié comme suit :

- A. Au quatrième alinéa, après les mots «gazole», la phrase est rédigée comme suit : « et le gaz naturel carburant, respectivement identifiés aux indices 22 et 36 et mentionnés au tableau B du 1 de l'article 265. » ;
- B. Après le sixième alinéa, ajouter l'alinéa suivant :
« pour le gazole : »
- C. Après le huitième alinéa insérer les alinéas suivants :
« pour le gaz naturel carburant »
« - soit en appliquant au volume de gaz naturel utilisé comme carburant dans des véhicules définis aux a et b, acquis en France, la différence entre 5,80 euros pour 100Nm3 et le tarif qui y est applicable en application des articles 265. »

II. - La perte de recettes pour l'Etat est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Afin de permettre le développement du gaz carburant dans les transports, conformément à la trajectoire de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) et conformément aux ambitions du Gouvernement de favoriser les mobilités propres alternatives, le présent amendement propose de faire bénéficier au GNV des mêmes avantages que le diesel en le reconnaissant comme carburant professionnel. Cette reconnaissance passe par l'instauration, d'un remboursement d'une fraction de TICPE, à l'instar du diesel, prévu dans l'article 265 septies du code des douanes pour le transport de marchandises.

Le secteur du transport routier, secteur fortement émetteur de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, doit sensiblement se transformer pour que les objectifs ambitieux de développement de la mobilité propre que la France s'est fixé dans le cadre de la PPE soient respectés et afin, in fine, d'améliorer la qualité de l'air. De plus, le plan climat présenté par le Gouvernement le 6 juillet dernier annonce vouloir rendre la mobilité propre accessible à tous et, plus particulièrement, soutenir le développement des carburants alternatifs dont le gaz.

Il est ainsi proposé de mettre en cohérence la fiscalité associée au gaz carburant, avec les objectifs affichés du Gouvernement de le développer en lui permettant de bénéficier de la même récupération de TICPE que le diesel lorsqu'utilisé par des professionnels et ainsi en sauvegardant sa compétitivité.

Comme pour le diesel qui a vu cette récupération fixée sur l'année 2015 alors en cours, le présent amendement propose de retenir la valeur de l'année 2017.

Proposition d'amendement pour la reconnaissance du carburant professionnel GNV - TRV

ARTICLE ADDITIONNEL

Après l'article 9, insérer l'article suivant :

I- L'article 265 octies du code général des impôts est modifié comme suit :

- A. Au premier alinéa, après les mots «gazole», la phrase est rédigée comme suit : « et le gaz naturel carburant, respectivement identifiés aux indices 22 et 36 et mentionnés au tableau B du 1 de l'article 265. »
- B. Après le troisième alinéa, ajouter l'alinéa suivant :
« pour le gazole : »
- C. Après le cinquième alinéa insérer les alinéas suivants :
« pour le gaz naturel carburant »
« - soit en appliquant au volume de gaz naturel utilisé comme carburant dans des véhicules définis aux a et b, acquis en France, la différence entre 5,80 euros pour 100Nm3 et le tarif qui y est applicable en application des articles 265. »

II. - La perte de recettes pour l'Etat est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Afin de permettre le développement du gaz carburant dans les transports, conformément à la trajectoire de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) et conformément aux ambitions du Gouvernement de favoriser les mobilités propres alternatives, le présent amendement propose de faire bénéficier au GNV des mêmes avantages que le diesel en le reconnaissant comme carburant professionnel. Cette reconnaissance passe par l'instauration, d'un remboursement d'une fraction de TICPE, à l'instar du diesel, prévu dans l'article 265 octies du code des douanes pour le transport de voyageurs.

Le secteur du transport routier, secteur fortement émetteur de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, doit sensiblement se transformer pour que les objectifs ambitieux de développement de la mobilité propre que la France s'est fixé dans le cadre de la PPE soient respectés et afin, in fine, d'améliorer la qualité de l'air. De plus, le plan climat présenté par le Gouvernement le 6 juillet dernier annonce vouloir rendre la mobilité propre accessible à tous et, plus particulièrement, soutenir le développement des carburants alternatifs dont le gaz.

Il est ainsi proposé de mettre en cohérence la fiscalité associée au gaz carburant, avec les objectifs affichés du Gouvernement de le développer en lui permettant de bénéficier de la même récupération de TICPE que le diesel lorsqu'utilisé par des professionnels et ainsi en sauvegardant sa compétitivité.

Comme pour le diesel qui a vu cette récupération fixée sur l'année 2015 alors en cours, le présent amendement propose de retenir la valeur de l'année 2017.



> 29 septembre 2017 : Réunion autour de la DRIEA et CCI Ile de France

Compte-rendu de la réunion d'échange du Club des Voitures Ecologiques et du Club du Dernier Kilomètre de Livraison avec la DRIEA et la CCI Paris Ile-de-France

CONTEXTE

Les services déconcentrés de l'Etat en Région Ile-de-France ont engagé une démarche pour la révision du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) d'Île-de-France pour la période 2017-2020.

Le projet de PPA est actuellement soumis à consultation jusqu'au 30 octobre prochain :
<https://www.maqualitedelair-idf.fr/deroulement-de-lenquete-publique-projet-de-revision-plan-de-protection-de-latmosphere-2017-2020/>

Dans cette perspective, les services Etat Région ont organisé des groupes de travail thématiques. Le groupe transport a permis de consulter une cinquantaine d'acteurs dans une période de changement pour les acteurs du monde des transports (mise en place du dispositif Crit'Air, fermeture des voies sur berges).

A noter que la DRIEA et la CCI Paris-IDF participent également aux réflexions et travaux des différentes collectivités franciliennes (Ville de Paris, Métropole du Grand Paris et Conseil régional notamment).

Dans le cadre de ces échanges, la DRIEA et la CCI ont identifié un manque de communication vers les entreprises, à fortiori vers les TPE et PME, sur technologies de véhicules/carburations disponibles.

Considérant par ailleurs, la faible utilisation des aides mise en place par les différentes strates territoriales (Mairie de Paris, Conseil régional), les services Etat Région ont engagé une réflexion sur la mise en place d'une plateforme permettant de :

- recenser les aides existantes pour les entreprises franciliennes,
- les véhicules à énergies alternatives disponibles à la vente,
- le maillage des infrastructures d'avitaillement en énergies alternatives,
- les réglementations en vigueur dans les différentes communes (ZCR),
- les bonus à l'usage (tarification préférentielles de stationnement notamment).

Ce guichet conçu comme un outil d'aide à la décision pourrait être complété dans un second temps, par une plateforme de groupement d'achat de véhicules vertueux à destination des TPE et PME franciliennes.

REMARQUES DES PARTENAIRES DU CVE ET CDKL

- Le CVE et le CDKL appellent à ne pas considérer les seuls véhicules dits « à faibles émissions » mais l'ensemble des technologies alternatives disponibles (électrique, hydrogène, hybride rechargeable, hybride, éthanol, GPL, GNV)
- Le CDKL appellent à ne pas considérer les seuls véhicules particuliers, mais également les véhicules utilitaires.
- Les constructeurs appellent à la vigilance sur l'impact que pourrait avoir une telle plateforme sur l'activité des réseaux de ventes.
- Les partenaires des clubs ont rappelé l'importance des bonus à l'usage, notamment le coût du stationnement.
- Les partenaires des clubs ont évoqué le manque de stations d'avitaillement et les délais d'installation trop longs.
- Les partenaires des clubs ont mis en exergue l'inadéquation de certaines aides ciblées (Expl. De l'aide de la Métropole du Grand Paris qui demande la carte grise du véhicule éligible, sans garantie d'attribution de l'aide).
- Les partenaires des clubs regrettent un discours des pouvoirs publics « confus » entre la volonté de sortie du diesel et le dispositif bonus/malus qui ne considère que les émissions de CO2.
- Les partenaires des clubs ont attiré l'attention des représentants de la DRIEA et de la CCI sur la tendance forte au recours à la location longue durée dans le secteur de la livraison urbaine.

5- NOMINATIONS / MUTATIONS

Composition du cabinet du Président de la République - Arrêté du 18 septembre 2017

Pôle économie

Conseiller économie, finances, industrie : M. Alexis ZAJDENWEBER.

Conseiller entreprise, attractivité et export : M. Emmanuel MIQUEL.

Conseiller industrie, commerce et artisanat : M. Jonathan NUSSBAUMER.

Pôle écologie, transports, énergie

Conseiller énergie, environnement, transports : M. Antoine PELLION.

Conseiller technique transports : M. Jimmy BRUN.

Conseiller technique énergie : M. Thibaud NORMAND.

Conseillère technique écologie : Mme Diane SIMIU.



Philippe Richert quitte la présidence de la région Grand Est et de Régions de France

Président de la région Alsace, puis du Grand Est, depuis 2010, Philippe Richert a décidé de stopper sa carrière politique. Depuis la fusion des régions Alsace, Lorraine et Champagne-Ardenne, l'ancien ministre faisait l'objet de critiques de la part d'élus alsaciens lui reprochant d'avoir accepté ce rapprochement.



Olivier Dussopt conserve la présidence de l'Association des petites villes de France

Le député PS de l'Ardèche Olivier Dussopt, qui a lâché en juillet dernier son mandat de maire d'Annonay pour respecter les règles de non-cumul des mandats, a été réélu président de l'Association des petites villes de France (APVF).

Olivier Dussopt, qui a conservé son mandat de conseiller municipal d'Annonay, avait été élu président de l'APVF en 2014, succédant à Martin Malvy, lequel présidait alors l'association depuis sa création, en 1989.

Pour rappel, l'AVPF fédère depuis 1990 les petites villes de 3 000 à 20 000 habitants et compte aujourd'hui près de 1 100 adhérents. Olivier Dussopt, 39 ans, est élu à l'Assemblée nationale depuis 2007 et a été élu maire d'Annonay pour la première fois en 2008. Il a auparavant débuté comme assistant parlementaire du sénateur de l'Ardèche Michel Teston, entre 2002 et 2006.

> Bureau du Sénat



Président - M. Gérard LARCHER

Vice-présidents - M. Philippe DALLIER, M. David ASSOULINE, Mme Valérie LÉTARD, M. Jean-Marc GABOUTY, M. Thani MOHAMED SOILIH, Mme Catherine TROENDLÉ, Mme Marie-Noëlle LIENEMANN, M. Vincent DELAHAYE.

Questeurs - M. Rémy POINTEREAU, M. Bernard LALANDE, M. Vincent CAPO-CANELLAS.

Secrétaires - M. Éric BOCQUET, Mme Agnès CANAYER, M. Yves DAUDIGNY, Mme Catherine DEROCHÉ, Mme Jacky DEROMEDI, M. Daniel DUBOIS, Mme Françoise GATEL, M. Joël GUERRIAU, Mme Annie GUILLEMOT, Mme Mireille JOUVE, M. Guy-Dominique KENNEL, M. Dominique de LEGGE, M. Victorin LUREL, M. Michel RAISON.

* CONSTITUION DES COMMISSIONS PERMANENTES AU SÉNAT

> Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

Président : M. Hervé MAUREY (UC)

ASSASSI Éliane
BÉRIT-DÉBAT Claude
BIGNON Jérôme
BIGOT Joël
BIZET Jean
BONNEFOY Nicole
BORIES Pascale
BOYER Jean-Marc
CARTRON Françoise
CHAIZE Patrick
CHEVROLLIER Guillaume
CORBISEZ Jean-Pierre
CORNU Gérard
DAGBERT Michel
DANTEC Ronan
DE CIDRAC Marta
de NICOLAY Louis-Jean
DENNEMONT Michel
FILLEUL Martine
FOUCHÉ Alain
GINESTA Jordi
GOLD Éric
GONTARD Guillaume
GOURAULT Jacqueline

HERZOG Christine
HOULLEGATTE Jean-Michel
HURÉ Benoît
JACQUIN Olivier
LANFRANCHI DORGAL Christine
LEFEBVRE Nadège
LÉONHARDT Olivier
LONGEOT Jean-François
LUCHE Jean-Claude
MADRELLE Philippe
MANDELLI Didier
MARCHAND Frédéric
MÉDEVIELLE Pierre
PANUNZI Jean-Jacques
PELLEVAT Cyril
PEMEZEC Philippe
POINTEREAU Rémy
PRÉVILLE Angèle
PRIOU Christophe
RENET Charles
SOLLOGOUB Nadia
TOCQUEVILLE Nelly
VASPART Michel
VULLIEN Michèle

> Commission des finances

Président : M. Vincent ÉBLÉ (SOCR)

Rapporteur Général : M. Albéric de MONTGOLFIER (Les

Républicains)
ADNOT Philippe
BARGETON Julien
BAZIN Arnaud
BOCQUET Éric
BOTREL Yannick
CANEVET Michel
CAPO-CANELLAS Vincent
CAPUS Emmanuel
CARCENAC Thierry
COLLIN Yvon
DALLIER Philippe
de LEGGE Dominique
DELAHAYE Vincent
DELCROS Bernard
DOMINATI Philippe
ESPAGNAC Frédérique
FÉRAUD Rémi
GABOUTY Jean-Marc
GENEST Jacques
GOULET Nathalie
GUENÉ Charles
HOUPERT Alain

HUSSON Jean-François
JEANSANNETAS Éric
JOLY Patrice
JOYANDET Alain
KAROUTCHI Roger
KELLER Fabienne
LALANDE Bernard
LAMÉNIE Marc
LAUREY Nuihau
LAVARDE Christine
LEFÈVRE Antoine
LONGUET Gérard
LUREL Victorin
MEURANT Sébastien
NOUGEIN Claude
PATIENT Georges
RAMBAUD Didier
RAPIN Jean-François
RAYNAL Claude
REQUIER Jean-Claude
SAVOLDELLI Pascal
TAILLÉ-POLIAN Sophie
VERMEILLET Sylvie
VOGEL Jean Pierre

Anne Hidalgo remanie son exécutif municipal (Source : acteurs publics)

À l'occasion du Conseil de Paris extraordinaire du 6 octobre dernier, la maire socialiste de Paris, Anne Hidalgo, a dévoilé la nouvelle composition de l'exécutif municipal comprenant 27 adjoints. Si la majorité des délégations municipales sont renouvelées, le Conseil de Paris a procédé à 4 changements notables.

Ainsi, l'ancien député PS de Paris **Patrick Bloche** entre dans ce nouveau "gouvernement" de la ville de Paris et devient adjoint à la maire, chargé de toutes les questions relatives à l'éducation, à la petite enfance et à la famille. Il succède à Dominique Versini, qui prend, elle, la délégation aux solidarités, à la lutte contre l'exclusion, à l'accueil des réfugiés, à la protection de l'enfance.

Député PS de Paris entre 1997 et juin dernier, Patrick Bloche s'était incliné face au candidat La République en marche (LREM) Pacôme Rupin lors des élections législatives de juin dernier. Maire du 11^e arrondissement de Paris entre 2008 et 2014 et conseiller de Paris depuis 1995, Patrick Bloche avait notamment dirigé la campagne de Vincent Peillon pour la primaire de la gauche à l'élection présidentielle de mai 2017.

Deuxième entrant dans l'exécutif municipal parisien : **Christophe Girard**, maire du 4^e arrondissement de Paris depuis 2012. Il devient adjoint aux ressources humaines, au dialogue social et à la qualité des services publics et remplace Emmanuel Grégoire, qui change de délégation. Ex-conseiller de Ségolène Royal pendant la campagne pour la présidentielle de 2007, Christophe Girard était déjà adjoint au maire de Paris – alors Bertrand Delanoë – chargé de la culture entre 2011 et 2012. Il a aussi été conseiller régional socialiste d'Île-de-France entre 2010 et 2015, dans la majorité présidée par Jean-Paul Huchon.

Adjoint PS au maire de Paris chargé des ressources humaines, des services publics et de la modernisation de l'administration depuis 2014, **Emmanuel Grégoire** est, lui, nommé adjoint au budget, au financement et à la transformation des politiques publiques dans le nouvel exécutif parisien. Il reprend les attributions de Julien Bargeton, élu sénateur La République en marche (LREM) de Paris en septembre dernier. Ancien élève de l'IEP de Bordeaux, Emmanuel Grégoire a été le chef de cabinet du maire PS de Paris Bertrand Delanoë de 2010 à 2012, avant de rejoindre les cabinets ministériels lors de l'alternance de mai 2012. Chef adjoint du cabinet, puis chef adjoint de cabinet chargé des relations avec les formations politiques du Premier ministre Jean-Marc Ayrault (2012-2013), il avait ensuite été promu chef de cabinet chargé des relations avec les formations politiques au sein du même cabinet en 2013-2014.

Enfin, l'écologiste **Anne Souyris** devient, elle, adjointe à la santé suite à l'entrée au Palais du Luxembourg de Bernard Jomier, élu sénateur PS de Paris en septembre dernier. Coprésidente du groupe EELV de Paris et élue du 10^e arrondissement, cette professeure des écoles a été conseillère régionale écologiste d'Île-de-France entre 2004 et 2009.

Pour rappel, la loi sur le non-cumul des mandats interdit à tout parlementaire d'exercer simultanément un autre mandat exécutif local. Ce remaniement – soumis au vote des conseillers de Paris, à bulletins secrets – intervenait donc suite aux élections sénatoriales du 24 septembre dernier, où deux adjoints de la maire de Paris (Julien Bargeton et Bernard Jomier) ont été élus au Sénat.

Anne Hidalgo nomme un délégué général aux jeux Olympiques et Paralympiques (Source : Acteurs publics)

La maire de Paris a nommé son “Monsieur J.O. 2024”. À ce poste clé, elle a choisi celui qui était son directeur de la jeunesse et des sports à la ville de Paris depuis 2014.

Directeur de la jeunesse et des sports de la ville de Paris depuis 2014, administrateur hors classe de la ville de Paris, Antoine Chinès a été nommé délégué général aux jeux Olympiques et Paralympiques et aux grands événements de la ville de Paris. Ce poste a été créé en vue des jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, dont Paris est la ville organisatrice.

Diplômé de Sciences Po Paris, Antoine Chinès, 42 ans, a été collaborateur d'élus au conseil général de Seine-Maritime en 1998-1999. Il a ensuite été chargé de mission au cabinet du président au conseil régional de Haute-Normandie pendant un an. En 2001, il rejoint la ville de Paris comme conseiller technique au cabinet de l'adjoint au maire chargé de l'administration générale, des ressources humaines, des relations avec les mairies d'arrondissement et de la décentralisation, avant d'être nommé, en 2007, chef du bureau de la formation à la direction des ressources humaines de la ville de Paris.

De 2008 à 2010, Antoine Chinès était directeur de cabinet de Maité Errecart, adjointe au maire de Paris chargée des ressources humaines, de l'administration générale et des relations avec les mairies d'arrondissement, puis il a conseillé – sur les questions de ressources humaines, d'administration de la ville, d'inspection générale, de modernisation – le maire socialiste de Paris Bertrand Delanoë (2010-2012).

Guillaume Pepy recrute l'ex-dircab' de Claude Bartolone à l'Assemblée nationale (Source : acteurs publics)

Directeur de cabinet du prédécesseur de François de Rugy à l'Assemblée nationale, ce jeune haut fonctionnaire, passé par les bancs de l'ENA, part cette fois diriger le cabinet du président de la SNCF.

Directeur de cabinet du président de l'Assemblée nationale Claude Bartolone entre janvier et juin 2017, Matthieu Quyet (photo), premier conseiller du corps des tribunaux administratifs et des cours administratives d'appel en service détaché, a rejoint la SNCF en qualité de directeur de cabinet de Guillaume Pepy, président du directoire de la SNCF.

Dans un premier temps, Matthieu Quyet avait été réintégré dans son corps d'origine à compter de septembre dernier et affecté au tribunal administratif de Paris. Il n'a cependant pas pris son poste.

Des tribunaux administratifs à l'hôtel de Lassay

Âgé de 36 ans, formé sur les bancs de Sciences-Po Paris et de l'ENA (2009, promotion Willy Brandt), Matthieu Quyet a été nommé conseiller de tribunal administratif et de cour administrative d'appel à sa sortie de la prestigieuse école et a officié comme conseiller au tribunal administratif de Paris jusqu'en 2012.

À cette date, Matthieu Quyet intègre le cabinet du président de l'Assemblée nationale, Claude Bartolone, comme conseiller chargé de la justice et des libertés publiques, puis des affaires juridiques et institutionnelles (2012-2016), puis comme directeur adjoint de cabinet, jusqu'en janvier dernier.

6- ACTUALITÉS DU SECTEUR

CONSULTATIONS PUBLIQUES ET APPELS A PROJETS

EN COURS

ADEME : Appel à projets Villes et qualité de l'air - Gouvernance et approches intégrées des dynamiques urbaines en faveur de la qualité de l'air

Clôture le 20 octobre

[Pour en savoir plus...](#)

ADEME – Appel à projets Stockage et conversion de l'énergie

Clôture le 11 décembre 2017

[Pour en savoir plus...](#)

> COMMUNIQUÉS ET ARTICLES DE PRESSE

Zero Emission Valley : des acteurs engagés (source Hydrogen Today)

par Laurent Meillaud – le 5 octobre 2017

Lors de la présentation du projet, une table ronde a permis d'entendre des acteurs impliqués dans la filière hydrogène. Ainsi, ENGIE a rappelé par Sandra Roche, directrice New Gaz, que sa vision était celle d'un monde décarboné et digital, où l'hydrogène pourrait jouer le rôle d'un vecteur d'énergie pour augmenter la part des énergies renouvelables dans le mix énergétique. ENGIE pense que la mobilité hydrogène peut permettre à un territoire d'être autonome, dans sa politique de transport. L'énergéticien s'implique plus particulièrement dans le Hydrogen Council, qui réunit des multinationales.

Pour Michelin, la directrice de la stratégie pour l'hydrogène, Valérie Bouillon-Delporte, a fait part d'une vision de l'entreprise vers l'électrification. "Nous continuons à faire des pneus, mais depuis une quinzaine d'années, nous travaillons aussi sur la pile à combustible. Michelin est persuadé que l'automobile va vers l'électrique, avec de l'hydrogène au même titre que l'électrique à batterie et l'hybride rechargeable", assure-t-elle. Par ailleurs, Michelin soutient les filières locales, à travers notamment les pôles de compétitivité LUTB et Tenerrdis.

Quant au pôle Tenerrdis, justement, il est au cœur du projet Hy-Way, qui a permis de déployer 30 Kangoo ZE et trois stations de ravitaillement (Lyon, Grenoble, Valence). La directrice, Catherine Candela, a confié son optimisme sur le développement de la filière. L'Europe appuie la constitution d'un réseau de stations (100 prévues sur le continent d'ici 2020) et le déploiement de véhicules à grande échelle.



**DES SOLUTIONS
D'AVENIR**
IMMEDIATEMENT
DISPONIBLES
BUTANE GPL PROPANE

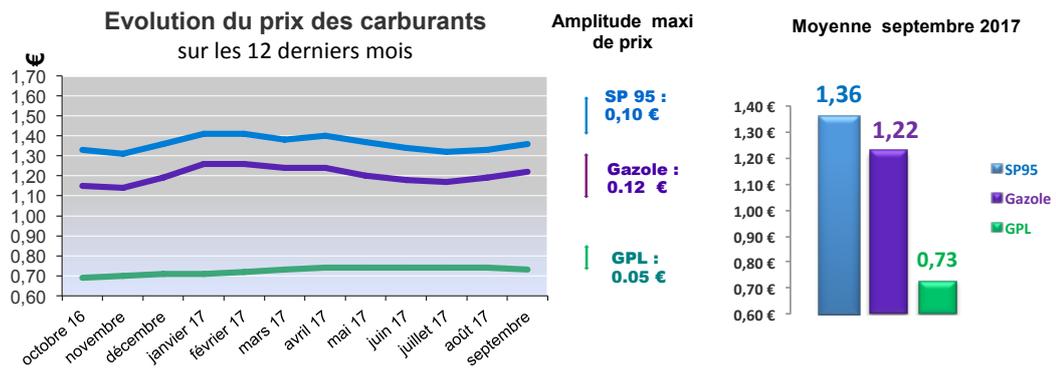
COMMUNIQUÉ DE PRESSE
Paris, le 4 octobre 2017

Baromètre GPL – Septembre 2017

0,73 € le litre
prix moyen à la pompe

**Le GPL : moins cher, moins polluant
disponible et maîtrisé**

En septembre 2017, le GPL maintient son bas prix. Il affiche une différence moyenne de prix par litre de **0,63 €** par rapport au Sans Plomb 95 et de **0,49 €** par rapport au Gazole.



Source du prix au litre des carburants en euros : www.ecologique-solaire.gouv.fr

Un plein moins cher et une grande autonomie

Le GPL offre de nombreux avantages économiques et environnementaux qui correspondent aux nouvelles attentes des automobilistes et mesures de lutte contre la pollution atmosphérique. Un véhicule GPL est une solution de mobilité durable et économique pour tous. Il n'est soumis à aucune restriction de circulation en cas de pic de pollution dans les grandes agglomérations. Les véhicules GPL sont classés Crit'Air 1, et ce, qu'importe leur année d'immatriculation. Avec un prix au litre d'environ 0,70 € à la pompe, un véhicule GPL permet de réduire de 27 % son budget carburant par rapport à un véhicule essence (source ; Ademe). La contenance moyenne d'un réservoir GPL permet de parcourir 400 à 600 km, en complément du réservoir essence, et ainsi d'augmenter l'autonomie initiale du véhicule.



Une offre disponible et éprouvée

Le GPL est le 1^{er} carburant alternatif au monde par le nombre d'utilisateurs. En France, il est distribué dans un réseau de 1 750 stations-service réparties sur l'ensemble du territoire, en ville, à la campagne et sur les réseaux autoroutiers. 1 station-service sur 7 permet de s'approvisionner. La distance séparant deux stations GPL excède rarement plus d'une soixantaine de kilomètres.

C'est une solution alternative techniquement maîtrisée via un réseau de professionnels répartis sur tout le territoire. Depuis 2001 et conformément à la réglementation internationale, tous les véhicules GPL sont munis d'une soupape de sécurité. L'accès des parkings publics souterrains est autorisé à tous les véhicules GPL et des tarifs réduits ou gratuits pour les véhicules GPL sont en vigueur.

Une solution en fort développement et soutenue par de nombreux gouvernements en Europe et dans le monde

Le GPL se développe partout en Europe. Les immatriculations de véhicules GPL ont augmenté de 40% ces 5 dernières années dans l'Union européenne. De nombreux gouvernements ou pouvoirs publics locaux ont recours au GPL pour améliorer la qualité de l'air: Australie, Etats-Unis, Hong-Kong, Japon, Italie, Inde, Corée du Sud, Thaïlande... Leur choix démontre la pertinence du GPL pour concilier objectif sanitaire et environnemental, enjeu social et développement économique d'une filière à savoir-faire local.

Le GPL :

- permet de répondre aux objectifs de l'Etat et des pouvoirs publics locaux pour améliorer la qualité de l'air et lutter contre le réchauffement climatique
- sans peser sur la dépense publique (toutes les conditions étant déjà en place)
- tout en étant une solution facilement accessible et plus économique pour l'automobiliste

A propos du Comité Français du Butane et du Propane

Association de loi 1901, le Comité Français du Butane et du Propane (CFBP) est l'organisation professionnelle de la filière des GPL. Le CFBP représente la filière auprès des différents acteurs politiques et économiques français. En partenariat avec les instances nationales, européennes et internationales, le CFBP contribue à l'élaboration des règles et des normes qui régissent l'exploitation et l'utilisation des GPL. Le CFBP informe le public et les différents services et industries liés aux GPL sur les utilisations et avantages des gaz butane, propane et du GPL carburant sur la sécurité et sur les activités de la profession.

Pour plus d'informations : www.cfbp.fr, www.gpl.fr



Retrouvez le CFBP sur Twitter : [@energieGPL](https://twitter.com/energieGPL)

Contacts Presse

Agence VLC*

Valérie LESEIGNEUR & Joy LION

Tél. 06 68 80 37 35 / 07 62 59 65 86

valerie@agencevlc.com / joy@agencevlc.com

Smart city : la ville de demain sera connectée ou ne sera pas

Les Echos
3 octobre 2017

Face à l'urbanisation croissante et ses défis, les objets connectés vont permettre aux villes de devenir réellement "intelligentes", augmentant ainsi leur attractivité et favorisant leur développement durable.

Des villes en constante mutation, face à des défis majeurs

Avec l'accroissement de la population, la démolition et la rénovation d'anciens bâtiments ainsi que la construction de nouvelles infrastructures, la ville évolue constamment. Les défis mondiaux, tels que l'immigration, la gestion des ressources naturelles et le changement climatique, se retrouvent souvent directement dans les environnements urbains, où hausse de la densité de population et conditions météorologiques extrêmes deviennent de plus en plus la norme.

Dans de nombreuses villes, les infrastructures actuelles ont été initialement conçues pour une population bien plus réduite et bien moins mobile qu'aujourd'hui. Résultats : embouteillages, pollution, et augmentation du coût de la vie.

Objets connectés et villes durables

Une ville est composée de résidents, de visiteurs (touristes notamment), d'entreprises et de commerces, pour qui les services et infrastructures tels que le transport, la sécurité, et les moyens de communication sont essentiels. Afin d'assurer une croissance économique pérenne, une ville doit développer un environnement opérationnel adéquat pour ses commerces et entreprises, s'assurer l'adhésion de ses citoyens à travers des services locaux de qualité, et attirer de nouveaux visiteurs et de nouveaux investissements.

Les progrès technologiques en terme de communication, dont les objets connectés font figure de proue, créent une opportunité pour les villes de gérer ces enjeux, de se réinventer, et de connecter ensemble infrastructures et citoyens, pour devenir véritablement "intelligentes".

En exploitant la connectivité, une ville peut améliorer ses services tout en réduisant ses coûts, dans une kyrielle de domaines : qualité de l'eau et de l'air, éclairage public, collecte des déchets, gestion des livraisons, authentification des citoyens pour des services intelligents et leurs déplacements, etc. Cela fera de la ville un endroit plus agréable à vivre, attirant de nouveaux résidents et de nouveaux investissements.

Le développement des objets connectés et de leur écosystème va faciliter la planification urbaine et la gestion des villes. Des enjeux clés quand on réalise, par exemple, qu'une augmentation de 70 % des déchets urbains est attendue par la banque mondiale entre 2010 et 2025 et qu'un triplement est même anticipé d'ici 2100.

Une approche globale et intégrée : la clé de voûte des "smart cities"

Une fois la connectivité et l'électricité disponibles, un grand nombre de capteurs peuvent être déployés dans la ville. Tous ces capteurs génèrent énormément de données, qu'il faut enregistrer, analyser et intégrer avec d'autres sources d'information pour offrir une vision unique de la ville. L'interopérabilité des données est donc un élément essentiel à l'émergence des villes intelligentes.

À titre d'exemple, si la société en charge de l'éclairage public intelligent déploie un système qui n'est pas aligné sur celui des systèmes de transport, il sera alors très difficile de faire varier l'intensité de l'éclairage en fonction du trafic. C'est donc une approche globale et intégrée qui doit être envisagée avec le développement d'un écosystème cohérent (opérateurs télécoms, éditeurs de logiciels, fournisseurs de services, etc.)

Grâce aux objets connectés, les villes bénéficient de nombreuses opportunités pour déployer de nouveaux services et améliorer la qualité de vie de leurs habitants, devenant ainsi durables et désirables sur le long terme.

Pollution de l'air dans la vallée de l'Arve : faute de "baguette magique", Nicolas Hulot propose une méthode de travail

Caisse des dépôts

2 octobre 2017

Nicolas Hulot a déployé vendredi 29 septembre au pied du Mont-Blanc sa méthode pour accompagner les initiatives de lutte contre les différentes sources de pollution qui empoisonnent l'air de la vallée de l'Arve (Haute-Savoie). Les normes légales de dioxyde d'azote (NOX), de particules fines et de benzo(a)pyrène y sont en effet trop souvent dépassées.

Après une matinée d'échanges avec les élus et les associations, le ministre d'Etat de la transition écologique s'est frotté à la cinquantaine de manifestants venus dire leur exaspération après "40 ans d'attente". "Faites-moi confiance, c'est une étape. Je n'arrive pas avec une baguette magique. Si vous en avez une, donnez-la moi!", a demandé Nicolas Hulot, qui était accompagné d'Agnès Buzyn, ministre de la Santé, et d'Elisabeth Borne, ministre des Transports. Pas d'annonces fracassantes donc, ni "de plan abouti" mais "un plan à coconstruire" avec les collectivités et les citoyens, "d'ici mars 2018" pour passer au crible les politiques locales et les expérimentations. Et "faire de la vallée un cas d'école à dupliquer", selon Nicolas Hulot.

A propos des transports, "le report modal" de la route vers le rail "ne se décrète pas", a reconnu Elisabeth Borne. La ministre n'a pas caché que l'engagement ferme de la France dans le projet Lyon-Turin, réaffirmé par le président Macron lors du sommet franco-italien du 27 septembre, allait aider à débloquent certains sujets frontaliers. Comme l'autoroute ferroviaire des Alpes (AFA), qui passe plus au sud via le tunnel du Mont-Cenis, dont la concession pour une décennie doit être attribuée en 2018. L'ambition serait "de revenir au niveau de trafic fret d'il y a dix ans", a avancé Elisabeth Borne. Les tenants du rail pour contrer les 550.000 camions qui transitent tous les ans par le tunnel du Mont-Blanc parlent d'une actuelle utilisation à seulement 20% des capacités de l'ouvrage. Par ailleurs, le sujet de l'interdiction en 2019 des poids lourds de norme Euro 3 en transit pourrait aboutir avec les Italiens lors de la prochaine Commission intergouvernementale de contrôle (CIG). Les habitants reconnaissent une avancée, tout en rappelant que ça ne représente que 4% du trafic.

"Pari sur la sincérité"

Quant à la fraude au système antipollution AdBlue sur les camions modernes de classe Euro 5 et 6, une expérimentation de contrôle a démarré et Nicolas Hulot compte "demander à (son homologue du Budget) Gérard Darmanin de saisir les douanes" pour renforcer les contrôles. Pour offrir des alternatives aux transporteurs locaux, une deuxième station de gaz va ouvrir dans la vallée pour permettre à des entreprises d'introduire dans leur flotte des camions roulant au GNV. Une limitation de la vitesse toute l'année et non plus seulement pendant les pics de pollution est aussi à l'étude. Les transports par TER seront aussi accompagnés, et le gouvernement réfléchit à penser "la ligne en global" d'Annemasse, près de Genève, au fond de la vallée.

Alors que le chauffage au bois est pointé du doigt comme le principal émetteur de particules en hiver, l'Etat a en outre annoncé une prolongation du fonds qui aide à remplacer un appareil ancien par un neuf à la combustion performante. Côté rénovation de l'habitat, 7 millions en 5 ans seront disponibles pour les opérations de l'Agence nationale de l'habitat.

Enfin, le Fonds Air-Industrie devrait s'étendre à toute la vallée, pour accompagner les usines qui s'efforcent de réduire leurs émissions.

Les associations ont plutôt goûté cette nouvelle méthode de travail. "Pas de solution miraculeuse, c'est plutôt rassurant. Nicolas Hulot nous a montré une volonté politique", a souligné à l'AFP Simon Mitral de l'Association pour le respect du site du Mont-Blanc (ARSMB). Pour Anne Lassman-Trappier, présidente d'Inspire, "ils ont compris le message clé : agir sur toutes les sources de pollution". "Espérons qu'en mars on n'en aura pas perdu en route", a-t-elle souligné, notant le peu de mention faite du rôle de l'industrie lors de cette journée. "C'est un pari sur la sincérité" de Nicolas Hulot, a estimé Eric Fournier, maire (UDI) de Chamonix. "En mars, on signe, mais sur tout. Nous serons d'une exigence extrême sur les résultats."

Pollution : Lyon et Villeurbanne passent à la vignette Crit'Air

Les Echos
13 septembre 2017

La préfecture supprimera cet hiver la circulation alternée au profit de la circulation différenciée en cas de pic de pollution. L'Etat et l'Ademe soutiennent plusieurs dispositifs pour la qualité de l'air, globalement meilleure depuis dix ans.

800.000 conducteurs de la région Auvergne-Rhône-Alpes ont déjà commandé le certificat Crit'Air. Cette vignette deviendra obligatoire avant l'hiver pour rouler à Lyon et Villeurbanne en cas de pic de pollution. Rouler... ou pas, selon les performances écologiques du véhicule (voitures particulières mais aussi motos, scooters, utilitaires, autocars et camions). La vignette distingue six catégories (de 0 à 5, la moins vertueuse) en fonction de l'âge et de la motorisation.

Le nouveau dispositif entrera en vigueur après la signature de l'arrêté départemental cet automne. Plus réactif, il prévoit d'activer les mesures d'urgence (réduction de la vitesse puis circulation différenciée) deux jours et non quatre après le dépassement du seuil. « *La circulation différenciée permet d'obtenir autant de résultat que la circulation alternée - en fonction des numéros de plaque pairs ou impairs - en arrêtant bien moins de véhicules* », assure Marie-Blanche Personnaz, directrice d'ATMO Rhône Alpes, l'association de mesure de l'air. Car 80 % des dégâts sont causés par 20 % des moteurs les plus polluants.

Au premier jour des restrictions, seuls pourront circuler les véhicules affichant la vignette, au risque d'une amende de 68 euros (135 pour les poids lourds). Début juillet, un tiers des Rhodaniens s'en étaient équipés. Après deux jours, les véhicules des classes 4 et 5 ne pourront plus rouler dans le périmètre Lyon-Villeurbanne. Le trafic routier génère 55 % de la pollution aux oxydes d'azote. C'est pourquoi l'Ademe pilote en Auvergne-Rhône-Alpes le développement d'une filière au gaz naturel (GNV) pour le transport de marchandises. Elle subventionne l'acquisition de véhicules en échange de la création de stations-service GNV publiques. Trois ont vu le jour dans la vallée de l'Arve, la région lyonnaise et Saint-Etienne, pour un objectif de quinze. L'agence de l'environnement a aussi injecté 3,5 millions d'euros dans des initiatives régionales via l'appel à projet Villes Respirables. Le Grand Lyon s'est d'ailleurs engagé dans ce cadre à tester une zone de circulation restreinte (circulation différenciée mais permanente) comme celle mise en place à Grenoble.

Le chauffage individuel au bois, un point à améliorer

« *Globalement, la qualité de l'air s'améliore depuis dix ans* », souligne le préfet de région Henri-Michel Comet. L'ATMO traque la présence de 13 polluants : ils ont tous diminué (en particulier l'oxyde de soufre, devenu négligeable) sauf l'ozone. Ce gaz est issu de la recombinaison d'éléments chimiques - dont les oxydes d'azote de la circulation - sous l'effet du rayonnement solaire. « *Mais on ne constate plus de pics* », relativise Marie-Blanche Personnaz.

En revanche, le dioxyde d'azote et les particules fines (moins de 10 microns), directement liées à l'activité humaine, connaissent encore des épisodes critiques dans certaines conditions météorologiques. Le phénomène touche régulièrement la vallée de l'Arve en Haute-Savoie, la vallée du Rhône, Grenoble et Lyon, par temps froid anticyclonique. La stagnation des masses d'air plaque au sol les particules fines issues de toutes les combustions : moteurs thermiques, écobuage agricole et surtout chauffages individuels au bois (80 % des émissions en période de pic).

A Lyon, c'est dans la périphérie résidentielle pavillonnaire qu'il faut chercher la fumée... La métropole s'est engagée dans le Fonds Air avec l'Ademe pour offrir une prime de 1.000 euros aux ménages afin de remplacer les vieux équipements ou de fermer les foyers ouverts. En revanche, selon Yannick Mathieu, directeur adjoint du directeur, « *il n'y a plus beaucoup à gagner sur le secteur industriel, responsable de moins de 20 % des émissions de particules* ». Il note deux cas encore problématiques : les sites Solvay et Lafarge. « *Mais les poussières sont désormais totalement maîtrisées à la raffinerie Total de Feyzin* », dit-il, malgré les protestations qu'avaient soulevé les impressionnantes flammes de la torchère l'hiver dernier.