



PROPOSITIONS DU
CLUB DES VOITURES ÉCOLOGIQUES

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

Mars 2018

Club des Voitures Écologiques
10 rue de Sèze 75009 Paris
pole.mobilite@compublish.com - 01 44 18 14 57

PROPOSITIONS DU CLUB DES VOITURES ÉCOLOGIQUES

- Prime au rétrofit des véhicules essences en GPL, GNV ou Superéthanol-E85
- Tarifs préférentiels ou crédit de télépéage sur autoroutes
- Intégrer les objectifs de déploiement de réseaux d'avitaillement en énergies alternatives au sein des documents locaux d'aménagement
- Permettre à l'Etat et aux collectivités territoriales d'acquérir des véhicules légers utilisant des énergies et technologies alternatives en complément de l'hydrogène ou l'électrique dans le cadre de leurs obligations d'achat de véhicules écologiques
- Adapter le mode calcul de l'avantage en nature pour favoriser l'acquisition des véhicules écologiques (électrique, hydrogène, hybride, Hybride rechargeable, GPL, GNV et Superéthanol E85) et infrastructures de recharge électrique
- Retirer les panneaux « Interdit aux GPL » à l'entrée des parcs de stationnement
- Donner une déclinaison réglementaire à l'article 42 de la LTECV sur les véhicules auto-partagés dans les immeubles collectifs
- Simplifier la réglementation ICPE pour les stations-service GNV
- Inscrire la technologie hybride essence-électrique dans la catégorie 1 des Crit'AIR
- Geler la fiscalité du GPL à l'instar de celle sur le GNV
- Proposer un prêt automobile à taux zéro pour l'achat d'un véhicule écologique
- Exonérer de taxe sur les véhicules de société (TVS) les véhicules fonctionnant au superéthanol-E85

CONTEXTE

Le mercredi 13 décembre, Elisabeth Borne, ministre chargée des Transports, a clôturé les Assises nationales de la mobilité. Lancée le 19 septembre 2017, cette grande concertation, articulée autour de 6 groupes thématiques regroupant des experts, a permis de donner de la visibilité à des pratiques et des technologies innovantes, d'étudier les conditions de leur diffusion et les éléments permettant d'accompagner ces initiatives.

Le Club des Voitures Écologiques (CVE) a participé à l'atelier thématique « Mobilités plus propres ». Dans ce cadre, le Club a soumis des propositions visant à encourager la mobilité durable grâce aux énergies/carburants alternatifs.

Le principe de neutralité technologique et énergétique devrait guider notre action, comme objectif à atteindre. Pour autant, l'arsenal juridique ne permet pas une prise en compte globale de l'impact environnemental des véhicules, de leur production à leur destruction, mais aussi l'impact environnemental de la production des carburants. Cette neutralité technologique, qui devrait être basée sur l'Analyse Cycle de Vie (ACV) des véhicules et des carburants, permettrait ainsi d'adapter la fiscalité en fonction de critères environnementaux globaux. Ces outils n'étant pas à notre disposition, le CVE a fait le choix de promouvoir toutes les énergies/carburants alternatifs, s'inscrivant ainsi dans une forme de neutralité.

Depuis les assises de la mobilité, le Gouvernement prépare un projet de Loi d'orientation des mobilités (LOM) qui sera présenté au premier semestre au Parlement.

La présente note propose des mesures visant à encourager toutes les énergies alternatives (1), ainsi que certaines d'entre elles en fonction de leur degré de maturité (2). Le CVE a également souhaité présenter des dispositions fiscales qui renvoient directement aux enjeux de développement de la mobilité durable (3).

1

LES PROPOSITIONS VISANT À FAVORISER LE « MIX ÉNERGETIQUE »

> Prime au rétrofit des véhicules essences en GPL, GNV ou Superéthanol-E85

Considérant qu'il est possible de convertir des véhicules fonctionnant à l'essence pour qu'ils puissent accepter des carburants alternatifs, il nous semblerait intéressant d'envisager la création d'une prime au rétrofit des véhicules essence en GPL, GNV ou superéthanol-E85 en complément du dispositif de prime à la conversion déjà en vigueur.

La modification d'un véhicule essence pour qu'il puisse fonctionner au GPL coûte entre 1.500 et 3.000  TTC en fonction de la motorisation. Ce tarif est un peu plus important pour le GNV. Cette modification se fait auprès d'installateurs agr es et donne lieu à une carte grise modifiée. Dans ce cas, nous préconisons une prime de 50% du montant de la transformation plafonnée à 750 .

La modification d'un véhicule essence pour qu'il puisse fonctionner au superéthanol-E85 coûte environ 800  TTC. Un arr t ¹ définit les conditions d'homologation (matériel et pose) des boitiers de conversion. Nous préconisons une prime de 50% du montant de la modification plafonnée à 400 .

L'enjeu étant la mutation du parc vers des véhicules moins émetteurs de CO2 et de polluants locaux, le rétrofit de ces véhicules permettrait de réduire jusqu'à 20% les émissions de CO2 pour les véhicules fonctionnant au gaz lorsqu'il est d'origine fossile et jusqu'à 80% lorsqu'il est d'origine renouvelable (BioGPL/BioGNV) et de 60% pour les véhicules fonctionnant au superéthanol-E85. L'analyse cycle de vie (AVC) de ces carburants, quand ils sont fabriqués à partir de matières organiques (E85, BioGPL et BioGNV), permet d'afficher des baisses d'émissions de CO2 importantes. A noter également une réduction significative des émissions de polluants locaux.

Spécifiquement pour les véhicules fonctionnant avec du superéthanol E85, le CVE estime stratégique d'intégrer ces véhicules aux côtés des véhicules gaz et hybrides rechargeables dans la catégorie 1, au sein du classement des certificats qualité de l'air dit « Crit'Air ».

¹ [Arrêté du 30 novembre 2017](#) relatif aux conditions d'homologation et d'installation des dispositifs de conversion des véhicules à motorisation essence en motorisation à carburant modulable essence - superéthanol E85

Au-delà de l'impact environnemental et sanitaire, il s'agit également d'une disposition « solidaire » en direction des foyers les plus modestes. Elle permet en effet de donner l'accès à ces publics à des carburants peu coûteux. De plus, alors que le dispositif Crit'air a pu être critiqué pour son caractère discriminatoire vers les populations les plus modestes qui sont souvent ceux qui détiennent les véhicules les plus polluants, la conversion de leurs véhicules au GPL, GNV et dans l'idéal E85 leur permettrait de disposer de la vignette Crit'Air 1, et donc de circuler sans restriction.

Une telle disposition permettrait également de traiter le parc existant, sans mettre au rebus des véhicules parfaitement fonctionnels. C'est ainsi éviter la destruction de voitures particulières, remplacées par des véhicules plus récents ou neufs, dont l'impact global sur l'environnement reste peu connu.

A noter par ailleurs que la prime auetrofit favorise une activité qui nécessite un savoir-faire local, créateur d'emplois non délocalisables.



Le Club des Voitures Écologiques propose de mettre en place une prime à la conversion des véhicules essence vers le GPL, GNV et l'éthanol E85 et d'intégrer dans la pastille Crit'air 1 les véhicules fonctionnant à l'éthanol-E85.

> *Tarifs préférentiels ou crédit de télépéage sur autoroutes*

Depuis de nombreuses années, le Club des Voitures Écologiques porte l'idée de tarifs préférentiels ou d'un crédit de télépéage sur le réseau autoroutier pour les voitures écologiques : électrique, hybride, GPL, GNV, hydrogène, fonctionnant à l'éthanol-E85 ou utilisés en autopartage. Cet avantage constituerait un levier supplémentaire pour la vente de véhicules écologiques.

Dans le cadre de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, ce sujet a fait l'objet de débats. L'article 38 dispose que : « *La différenciation dans les abonnements proposée par les concessionnaires d'autoroutes afin de favoriser les véhicules à très faibles émissions dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3,5 tonnes ainsi que les véhicules utilisés en covoiturage est mise en œuvre sous la responsabilité des concessionnaires sans modification du rythme d'évolution des tarifs de péage et sans augmentation de la durée des concessions autoroutières.* ». Cet article ouvre ainsi la possibilité pour les sociétés d'autoroutes de pratiquer des

tarifs différenciés pour les véhicules à très faibles niveaux d'émissions au sens de la loi², soit émettant entre 0 et 20 grammes de CO₂ par kilomètre.

A date, Vinci Autoroutes a mis en place une formule d'abonnement préférentielle uniquement pour les utilisateurs du service d'autopartage BlaBlaCar.

Cet article nous semble trop restrictif pour deux raisons :

- Les ayants droits sont trop peu nombreux. En l'état, seuls les véhicules à très faibles émissions sont concernés. C'est un premier signe positif, mais il nous semble stratégique d'ouvrir la disposition aux véhicules GPL, GNV, hybrides, hybrides rechargeables, hydrogènes et fonctionnant à l'éthanol E85. Ces nouveaux ayants droits permettraient de positionner cette disposition dans la neutralité technologique, car ouverte à tous les carburants et technologies alternatifs.
- Cette disposition reste non obligatoire. Il nous semble stratégique de rendre cette disposition obligatoire, à minima à l'occasion du renouvellement des concessions.

De surcroît, l'utilisation d'un boîtier de télépéage, nécessaire à la mise en œuvre d'une telle disposition, permettrait d'identifier aisément les véhicules en fonction de critères environnementaux et sanitaires. Ils pourraient ainsi être utilisés pour reconnaître ces véhicules dans les parkings ou les zones à circulation restreinte (ZCR).

Modalités de mise en œuvre : un tel dispositif nécessite un contrôle efficace des ayants droits aux péages. Réservé aux véhicules de moins de 3,5 tonnes, il ne peut être mis en œuvre de manière efficace qu'avec des boîtiers de télépéage fixés de manière définitive aux véhicules. Une somme pourrait être pré-créditée sur ces boîtiers, ou bien l'utilisateur pourrait bénéficier d'une tarification préférentielle directement à la facturation.

Le Club des Voitures Écologiques invite l'État à inciter les sociétés concessionnaires d'autoroutes à mettre en place des tarifs préférentiels ou un crédit de télépéage pour les voitures écologiques.



² <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2017/1/11/2017-24/jo/texte>

> Intégrer les objectifs de déploiement de réseaux d'avitaillement en énergies alternatives au sein des documents locaux d'aménagement

Dans le prolongement du cadre d'action national pour le développement des carburants alternatifs, le Club des Voitures Ecologiques estime stratégique de trouver des déclinaisons territoriales de cette feuille de route nationale.

Les Plans climat-air-énergie territorial (PCAET), les schémas régionaux d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT), les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) ainsi que les Plans locaux d'urbanisme (PLU) pourraient intégrer des schémas directeurs sur le déploiement des stations d'avitaillement alternatifs. Ces documents sont d'autant plus stratégiques qu'ils donnent les grandes orientations des territoires, y compris en matière d'infrastructures. Ils permettent ainsi de créer de la visibilité pour inciter à de la cohérence entre les territoires.

Le Club des Voitures Ecologiques estime donc nécessaire que des exigences en matière de déploiement de stations d'avitaillement en énergies alternatives soient intégrées au sein des divers documents d'aménagement des territoires.



Le Club des Voitures Écologiques propose au Gouvernement d'intégrer le déploiement des stations d'avitaillement en énergies alternatives au sein des PCAET, SRADDT, SCOT et PLU.

> Permettre à l'Etat et aux collectivités territoriales d'acquérir des véhicules légers utilisant des énergies et technologies alternatives en complément de l'hydrogène ou l'électrique dans le cadre de leurs obligations d'achat de véhicules écologiques

L'article 37 de la Loi relative à la transition énergétique pour une croissance verte oblige l'État et les collectivités territoriales à acquérir ou utiliser, à l'occasion du renouvellement de leurs flottes de véhicules légers (inférieurs à 3,5 tonnes) à hauteur de 50% pour l'État et de 20% pour les collectivités, des véhicules à faibles émissions de CO₂ (inférieur ou égale à 60 grammes par kilomètre). L'État et les collectivités ne peuvent satisfaire à cette obligation qu'en faisant l'acquisition de véhicules fonctionnant à l'électricité ou à l'hydrogène.

Il nous semble utile d'ouvrir cette disposition aux véhicules fonctionnant avec :

- La technologie hybride (essence-électrique) émettant moins de 100 grammes de CO2 par kilomètre, étant ainsi en cohérence avec l'exonération de Taxe sur les Véhicules de Société (TVS) sur les 12 premiers trimestres, qui leur est déjà accordés.
- Du GPL carburant. A l'égal des véhicules hybrides (essence-électrique), le CVE estime stratégique d'intégrer les véhicules utilisant ce carburant émettant moins de 100 grammes de CO2 par kilomètre, étant ainsi en cohérence avec l'exonération de Taxe sur les Véhicules de Société (TVS), qui leur est déjà accordés.
- Des carburants alternatifs renouvelables : BioGNV, BioGPL et supertéhanol-E85. Les véhicules fonctionnant avec ces carburants sont actuellement exclus du dispositif. L'intégration de l'Analyse Cycle de Vie (ACV) des carburants dans le calcul global des émissions de CO2 de ces véhicules nous semble à intégrer dans le décret qui encadre le renouvellement de ces flottes.

> Adapter le mode calcul de l'avantage en nature pour favoriser l'acquisition des véhicules écologiques (électrique, hydrogène, hybride, Hybride rechargeable, GPL, GNV et Superéthanol E85) et infrastructures de recharge électrique

Lorsqu'un véhicule d'entreprise et/ou les infrastructures afférentes sont mis à la disposition d'un salarié qui l'utilise à la fois dans le cadre de son travail et dans un cadre privé, cette utilisation personnelle est considérée comme un avantage en nature. L'avantage en nature est calculé, selon le choix de l'employeur, sur la base des dépenses engagées ou selon un forfait, et ce indépendamment de la motorisation du véhicule.

Alors que le marché des véhicules d'entreprise représente près de 50% des immatriculations annuelles de véhicules neufs, il semble pertinent d'encourager les entreprises à verdir leurs flottes.

Pour autant, à date, la fiscalité est dissuasive pour les employés qui souhaiteraient faire le choix d'un véhicule de fonction fonctionnant avec une technologie ou un carburant alternatif. En effet, du fait de leur prix initial plus élevé, le calcul de l'avantage en nature est défavorable à ces véhicules.

Afin de neutraliser le désavantage fiscal que représente le choix de ces véhicules pour les employés, le Club des Voitures Écologiques propose d'adapter le mode de calcul de l'avantage en nature. Cette disposition, qui ne concèderait pas d'avantage supplémentaire à ces véhicules, vise uniquement à mettre les carburants et technologies alternatives à égalité face à l'impôt.

En complément, il est à noter que cette proposition participerait au déploiement du marché de l'occasion pour les véhicules écologiques. En effet, puisqu'un véhicule de société est généralement renouvelé tous les 3 à 4 ans, encourager le verdissement du marché des véhicules d'entreprise favoriserait le renouvellement du parc automobile français vers des véhicules plus respectueux de l'environnement et de la santé publique.



Le Club des Voitures Écologiques propose d'adapter le mode de calcul de l'avantage en nature pour les véhicules à carburant ou technologie alternative (électrique, hydrogène, hybride, hybride rechargeable, GPL, GNV et Superéthanol E85) et pour les infrastructures de recharges électriques correspondantes afin d'inciter les salariés qui utilisent un véhicule de société à s'orienter vers un véhicule écologique.



2

LEVER LES FREINS AU DÉVELOPPEMENT DES ÉNERGIES ALTERNATIVES

> Retirer les panneaux « Interdit aux GPL » à l'entrée des parcs de stationnement

Conformément à la réglementation internationale mise en place en 2001, tous les véhicules GPL disponibles sur le marché, incluant le parc existant, doivent être munis d'une soupape de sécurité pour avoir le droit de circuler en Europe.

Ainsi, depuis 2006, l'apposition d'une signalétique obligatoire d'interdiction de stationner pour les « véhicules GPL, non munis de soupape » dans les parkings a été levée. C'est dans ce cadre que le Club des Voitures Écologiques a initié un nouveau panneau « Bienvenue aux véhicules GPL » à apposer à l'entrée des parcs de stationnement.

Pour autant, nous constatons que les panneaux d'interdiction subsistent, nuisant à l'image de ce carburant qui contribue pourtant utilement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux.



Le Club des Voitures Écologiques propose d'obliger au retrait des panneaux d'interdiction aux véhicules GPL non munis de soupape de sécurité à l'entrée des parcs de stationnement.

> Donner une déclinaison réglementaire à l'article 42 de la LTECV sur les véhicules auto-partagés dans les immeubles collectifs

Dans le cadre de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, le Club des Voitures Écologiques a fortement soutenu une disposition visant à réduire le nombre de places de stationnement obligatoires dans les constructions neuves en contrepartie de la mise à disposition des résidents d'un ou plusieurs véhicules écologiques auto-partagés.

Cette disposition a été adoptée dans l'article 42 de la LTECV³ dans les termes suivants : « *Cette obligation est réduite de 15 % au minimum en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en auto-partage, dans des conditions définies par décret* ».

A date, et bien que cela soit expressément prévu dans le texte, aucun décret n'a été proposé. La subsistance d'un flou juridique décourage les promoteurs immobiliers de mettre cette disposition en application. En concertation avec la Fédération des Promoteurs Immobiliers (FPI), qui estime qu'entre 3 000 et 5 000 véhicules électriques pourraient être mis à la disposition des copropriétaires, il nous semble stratégique que la mesure puisse trouver une traduction réglementaire au plus vite.

Le Club des Voitures Écologiques appelle le Gouvernement à donner une déclinaison réglementaire à l'article 42 de la loi de transition énergétique sur les véhicules auto-partagés dans les immeubles collectifs.



> *Simplifier la réglementation ICPE pour les stations-service GNV*

Afin d'accélérer le déploiement de stations-services sur le territoire français, la filière gaz souhaite pouvoir disposer d'une réglementation sur les stations-service GNV sur le même standard que les stations-services essence/diesel.

La rubrique ICPE 1413 concerne les « *Installations de remplissage de réservoirs de gaz naturel ou biogaz, sous pression* ». Elles sont soumises aujourd'hui à déclaration ou autorisation. A l'inverse, la rubrique 1435, qui vise les stations-services traditionnelles, prévoit l'enregistrement et la déclaration (le régime d'autorisation de la rubrique 1435 a été supprimé par un décret du 19 mai 2016).

La demande consiste à remplacer le régime d'autorisation par un régime d'enregistrement pour les stations GNV.



Le Club des Voitures Écologiques soutient cette demande forte de la filière gaz naturel.

³https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexteArticle.do;jsessionid=510A9951F7718B53906067B7F2B45471.tpdila16v_2?idArticle=JORFARTI000031044895&cidTexte=JORFTEXT000031044385&dateTexte=29990101&categorieLien=id

Inscrire la technologie hybride essence-électrique dans la catégorie 1 des Crit'Air

Dans le sillage de la loi relative à la transition énergétique, l'État a mis en place une nomenclature permettant de classer les véhicules.

C'est la nomenclature dite « Crit'Air » qui établit un classement des véhicules en fonction de leur norme euro ou de leur technologie et/ou carburant. C'est un outil à l'attention des collectivités désireuses de mettre en œuvre une politique de circulation en faveur de la mobilité durable.

Cette nomenclature a un impact fort sur le déploiement de certaines technologies jugées plus vertueuses.

Ainsi, au regard de leurs performances environnementales et sanitaires, il nous apparaîtrait stratégique que la technologie hybride essence-électrique figure en catégorie 1 aux côtés des véhicules fonctionnant au gaz et des hybrides rechargeables et ce peu importe leur norme euro.

Pour rappel, dans les trajets urbains, ces véhicules fonctionnent pour moitié du temps de roulage grâce au moteur électrique, réduisant ainsi considérablement les émissions de gaz à effet de serre ainsi que de polluants locaux. Cela nous semble être le but poursuivi par ce dispositif qui serait ainsi renforcé grâce à la technologie hybride, essence-électrique.



Le Club des Voitures Écologiques souhaite que les véhicules hybrides, essence-électrique figurent dans la catégorie 1 du dispositif Crit'Air et ce peu importe leur norme euro.



3

DISPOSITIONS FISCALES EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ DURABLE

> Geler la fiscalité du GPL à l'instar de celle sur le GNV

Depuis la loi de finances 2018, la fiscalité du GNV est gelée jusqu'en 2022 sur la valeur 2017 pour favoriser le développement du gaz carburant dans le mix des transports. Le GPL dispose des mêmes atouts, en réduisant de 20% les émissions de CO2 comparé à l'essence (ses bénéfices sont accrus avec le développement du GPL d'origine renouvelable) et n'émet pratiquement pas de polluants atmosphériques. Il contribue à ce titre à l'amélioration de la qualité de l'air.

Conformément à la trajectoire de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) et aux ambitions du Gouvernement de favoriser les mobilités plus propres, mais également par cohérence, et dans un souci de diversification du mix énergétique, le Club des Voitures Écologiques souhaite que le GPL carburant bénéficie des mêmes avantages.

> Proposer un prêt automobile à taux zéro pour l'achat d'un véhicule écologique

Le Club des Voitures Écologiques propose la mise en place d'un crédit automobile à taux zéro pour l'achat d'un véhicule écologique (électrique, hybride, hydrogène, GPL, GNV, superéthanol-E85). Alors que de nombreux acheteurs souscrivent un crédit automobile pour l'achat de leur véhicule, cette mesure serait de nature à les encourager à se tourner vers des véhicules moins polluants.



Le Club des Voitures Écologiques encourage le Gouvernement à mettre en place un crédit automobile à un prêt de 0% pour tout achat d'un véhicule écologique (électriques, hybride, hydrogène, GPL, GNV, superéthanol-E85).

> Exonérer de taxe sur les véhicules de société (TVS) les véhicules fonctionnant au superéthanol-E85

Depuis le 1^{er} janvier 2018, les véhicules combinant l'énergie électrique et une motorisation au superéthanol E85 émettant moins de 100g de CO₂/km bénéficient d'une exonération de TVS sur les douze premiers trimestres. Si cette mesure va dans le bon sens, elle doit être étendue aux véhicules flexfuel E85. En effet ces véhicules réduisent les émissions de CO₂ de 60 % par rapport à l'essence du fait du caractère renouvelable de ce carburant. Par ailleurs, sa combustion n'émet aucune particule fine.

Les bénéfices environnementaux de ces véhicules expliquent d'ailleurs qu'ils bénéficient, pour le calcul du malus, d'un abattement de 40 % sur leurs émissions de CO₂ par kilomètre parcouru par rapport à celles mesurées en fonctionnement à l'essence.

A noter que les véhicules combinant l'essence à du gaz naturel carburant ou du GPL dont les émissions sont inférieures ou égales à 100 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre parcouru sont actuellement exonérés de TVS pendant les 3 premières années.

Par cohérence, et dans un souci de mixité énergétique, le Club des Voitures Écologiques souhaite que les véhicules fonctionnant au superéthanol E85 soient exonérés de TVS sur les douze premiers trimestres.



CONTACT

pole.mobilite@compublics.com

01 44 18 14 57

