



Compte-rendu du Club des Voitures Écologiques

autour de **Jean-Luc Fugit**
Député du Rhône
Président du Conseil National de l'Air

12 décembre 2018

PARTICIPANTS :

> Acteurs publics :

- **M. Jean-Luc Fugit**, Député de la 11^{ème} circonscription du Rhône, Membre de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, Président du Conseil national de l'air.
- **Mme Joëlle Argot**, Collaboratrice parlementaire, de Jean-Luc Fugit, Député du Rhône

> Partenaires du Club des Voitures Écologiques :

- **Armelle Balvay**, Affaires Publiques France, Michelin
- **Bénédicte Barbry**, Directrice des Relations Extérieures et Affaires Publiques, Mobivia
- **Thomas Chretien**, Directeur véhicules électriques et écosystème de Nissan West Europe
- **Patrick le Cœur**, Consultant
- **Émilie Coquin**, Responsable relations extérieures du CFBP
- **Estelle Courtier Arnoux**, Chef de pôle marché du gaz, Direction Stratégie, Délégation Stratégie, GrDF
- **Gilles Furet**, Direction électromobilité, EDF
- **Sébastien Grellier**, Directeur communication presse et relations extérieures, Toyota France
- **Cécile Goubet**, Secrétaire Générale de l'AVERE France
- **Alexis Landrieu**, Gérant Biomotors
- **Stéphanie Thumerelle**, Responsable Communication Corporate, Relations Extérieures, Toyota France

> Collaborateurs de Com'Publics :

- **Thibaut Moura**, Directeur adjoint en charge du pôle mobilité énergie Com'Publics
- **Guillaume Métivier**, Délégué Collectivités, pôle mobilité énergies

*Les propos ci-après sont retranscrits à partir d'un enregistrement.
Ils peuvent avoir été légèrement modifiés pour une meilleure lisibilité.*

Thibaut Moura, CVE-CDKL

« L'actualité est dense. Le mouvement des gilets jaunes rappelle à quel point il est important non seulement d'avancer sur le sujet de la mobilité durable et de qualité de l'air dans les transports, mais également d'inclure le plus grand nombre de nos concitoyens dans ces réflexions, quels que soient leurs moyens.

Nous avons souhaité échanger avec vous, Monsieur le Député, en votre qualité de parlementaire, à quelques semaines de la loi d'orientation des mobilités qui sera discutée dans l'hémicycle au premier semestre 2019, mais également en votre qualité de Président du Conseil National de l'Air, conscient de l'impact de nos transports sur la santé publique.

Rappelons que vous avez autour de vous un club qui se construit autour de la mixité énergétique et de la complémentarité des solutions afin d'offrir aux automobilistes, et plus largement à ceux qui souhaitent se déplacer, la possibilité de le faire en respectant au mieux l'environnement et la qualité de l'air. »

Jean-Luc Fugit, Assemblée Nationale, Conseil National de l'Air

« Merci de votre invitation. Comme vous pourrez le voir, je souhaite que nous ayons des échanges clairs et directs. Je ne serai pas forcément d'accord avec tout, mais c'est important de se le dire.

Je suis chimiste de formation, enseignant chercheur, docteur en pollution de l'air, ancien vice-président d'université. En ce sens, je travaille pour que soit pleinement intégré la pollution de l'air dans les programmes de médecine, afin que mes jeunes confrères prennent pleinement conscience du sujet.

J'ai récemment été élu Député du Rhône, membre de la commission développement durable et aménagement du territoire, membre du Comité National de la Transition énergétique et Président du Conseil National de l'air il y a six mois.

Membre de l'Office Parlementaire des Choix Scientifique et Technologique aux côtés de mon excellent collègue Cédric Vilani qui le préside, avec qui je vous invite à échanger du fait de son efficacité et de son ouverture d'esprit, je travaille dans ce cadre sur deux thématiques principales pour éclairer nos décisions à venir : le spatial et l'environnement.

Nous co-présidons aux côtés de Delphine Batho le groupe d'études santé environnementale, et avons bien conscience, dans ce cadre, de l'impact de la mobilité sur notre quotidien.

Rappelons tout d'abord une évidence : il n'existe aucune énergie ni aucun véhicule réellement propre. La production d'énergie génère inévitablement un déchet. C'est pourquoi j'alerte mes collègues qui, pour beaucoup, ne regardent que ce qui se passe à la sortie du pot d'échappement. Le véhicule électrique est en effet particulièrement adapté aux pollutions locales en ville, mais rappelons que nous devons analyser l'ensemble de son cycle de vie, de sa production à la source de son alimentation et à son usage.

Le Conseil National de l'Air est à la disposition des différents ministères. Il est saisi pour rendre des avis consultatifs. Il regroupe collectivités, entreprises, syndicats et patronats, et se réunit quatre à cinq fois par an.

J'ai souhaité, dès mon arrivée, créer des groupes de travail thématiques et apporter plus de transversalité à cette entité qui se doit de produire notamment autour des 4 sources de pollution principales de l'air : le résidentiel, l'industrie, l'agriculture et les transports.

Rappelons que tout est lié, avec par exemple un lien ténu entre l'urbanisme des villes et les transports. Si la rue prend plus de place que les trottoirs, il ne faut pas s'étonner que la voiture s'y installe durablement.

Par ailleurs, contrairement à l'approche de nombreux gouvernements successifs, nous ne nous centrons pas uniquement sur le CO2, mais bien sur l'ensemble des polluants locaux et des particules : oxydes d'azote et dioxydes d'azote, ou encore l'ozone. Nous avons à ce titre suggéré, dans le cadre de la loi de finances, d'intégrer ces polluants dans le calcul du bonus automobile.

Au niveau local, vous l'avez vu, 15 métropoles se sont engagées en octobre à mettre en place des zones à faibles émissions (ZFE). Elles y seront obligées par la loi avant fin 2020. Pour l'instant, seules 2 villes les testent, à Paris et à Grenoble, durant les pics de pollution et dans des zones restreintes. Nous devons réfléchir aux moyens pour accélérer le mouvement.

Nous avons d'ailleurs d'intégrer dans la loi que si la collectivité ne rend pas sa copie 6 mois avant le 31 décembre 2020, la mise en place de la ZFE se fera sous l'autorité du Préfet. Pour autant, il est évident que cette obligation ne sera pas facile à faire passer notamment au regard des élections municipales qui approchent, et de l'actualité de ces derniers mois.

Je suis un citoyen élu et c'est pourquoi je souhaite sensibiliser le plus grand nombre sur ces sujets. J'ai publié récemment une [tribune dans le Journal de l'Automobile](#), et j'aurais apprécié que Le Monde fasse de même...

Nous souhaitons être au plus proche de l'action gouvernementale, et c'est pourquoi Élisabeth Borne participera aux travaux de notre prochain groupe de travail sur la loi d'orientation des mobilités, qui se tiendra le 31 janvier prochain.

Pour ce projet de loi, il me semble intéressant que vous nous fassiez remonter les éventuelles contraintes que vous rencontrez pour développer vos véhicules plus respectueux de l'environnement, les modifications et compléments qui vous sembleraient nécessaires par rapport au texte actuel, qui vous le savez, a déjà connu de nombreuses modifications. »

Alexis Landrieu, Président de Biomotors

« Le choix de l'énergie utilisée par nos véhicules est impactant. Depuis 10 ans, nous travaillons à la conversion du parc de véhicules essence en véhicules acceptant du bioéthanol E85 grâce à l'installation de boîtiers de conversion.

Le véhicule électrique répond à certains usages, et il ne produit il est vrai aucune particule lorsqu'il circule. Mais nous savons que le sujet ne se centre pas que sur le véhicule en circulation : la production, les batteries et le recyclage sont à prendre en compte, et nos concitoyens en sont conscients.

Nous avons enfin obtenu, depuis un an, un décret permettant d'encadrer au mieux la profession et d'éviter ainsi les dérives. Nous sommes passés de l'installation mensuelle de 800 boitiers à 1500 aujourd'hui. A 70 centimes d'euros le litre, par les temps qui courent, les automobilistes ne s'y trompent pas.

Le bioéthanol E85 est issu de la biomasse, et il apporte une réponse tant sur le sujet des gaz à effet de serre que sur les particules. Il pourrait en ce sens bénéficier de la pastille Crit'air 1 comme les véhicules roulant au gaz.

Enfin, vous le savez, bon nombre de véhicules hybrides roulent aujourd'hui à l'électrique la majeure partie du temps en ville, puis à l'essence. Nous convertissons aujourd'hui ce type de véhicule, ce qui permet d'utiliser quand cela est nécessaire une énergie pour majeure partie produite en France. »

Jean-Luc Fugit, Assemblée Nationale, Conseil National de l'Air

« En effet, nous sommes aujourd'hui drogués aux énergies fossiles. Chimiquement, c'est vrai qu'elles ont leurs avantages, et leur pouvoir calorifique reste intéressant.

Mais je vous rejoins concernant les pastilles Crit'Air, il nous semble intéressant de regarder de plus près ce qu'il est envisageable de faire évoluer.

Il faut ensuite le faire savoir. Prenons l'exemple de la prime à la conversion : beaucoup de nos concitoyens ne sont pas informés qu'elle est valable également pour l'achat de véhicules d'occasion, ce qui en fait naturellement un outil intéressant également pour les populations les plus modestes.

A la fin de l'année, nous aurons distribué 300 000 primes à la conversion, dont 70% pour des primes supérieures à 2000 €. En 2019, le Premier Ministre a annoncé le doublement de cette prime, qui pourra atteindre 5000 €. Elle sera valable également sur l'achat de véhicules d'occasion à 8000 €, et nous regardons si les constructeurs peuvent également abonder et participer à cet effort important. »

Laurent Butaye, Jaguar / Land Rover

« Il est temps de nous orienter vers l'après pétrole. Quelle voiture, quelle énergie souhaitons-nous ?

Les constructeurs mondiaux dont nous faisons partie ne développent par leurs nouveaux modèles en fonction des politiques incitatives françaises. Nous avons développé chez Jaguar un véhicule électrique car il y a une demande et une véritable volonté politique d'accompagnement du marché mondial.

En France, il n'y a aucune cohérence. Vous pouvez récupérer la TVA de votre véhicule diesel si vous êtes un professionnel, avoir bénéficié d'un bonus écologique au moment de son achat... et ne plus avoir le droit de rouler en centre-ville du fait de votre pastille Crit'Air...

Imaginez le casse-tête au niveau mondial pour les constructeurs... »

Emilie Coquin, CFBP GPL

« Je suis d'accord sur l'importance d'avoir une vision prospective. Mais ce que souhaitent les automobilistes, que nous rencontrons par exemple sur le Mondial de l'Automobile, c'est rouler moins cher dès aujourd'hui.

C'est ce que propose le GPL, qui bénéficie d'une fiscalité avantageuse eu égard à ses qualités environnementales et sanitaires, ce qui en fait l'un des carburants les moins chers à la pompe.

Je vous rejoins moi aussi sur le problème de cohérence des politiques publiques : certains véhicules GPL sont frappés d'un malus, alors qu'ils bénéficient d'une pastille Crit'Air 1 quelle que soit la date de mise en circulation du véhicule.

Certaines régions font actuellement le choix d'encourager financièrement la conversion des véhicules essence en véhicules à énergie alternative. Nous suggérons à l'État de faire de même, et d'instaurer une prime à l'équipement GPL, ce qui développerait l'emploi indélocalisable en région avec des installateurs homologués sur tout le territoire. »

Sébastien Grellier, Toyota France

« L'instauration du bonus en 2008 a amplifié les incohérences que nous connaissons en France depuis toujours. Les politiques sont sur le temps courts, les industries sur le temps long.

Nous avons vraiment besoin d'une vision pragmatique et stable dans le temps, et de cohérence entre les différents dispositifs. A vous qui portez le sujet qualité de l'air, il nous semble indispensable de suggérer la prise en compte des polluants locaux dans tous les dispositifs qui sont mis en place : primes à la conversion, bonus / malus...

Et bien sûr, nous souhaiterions voir évoluer la pastille Crit'Air pas seulement sur les dates de mise en circulation, mais sur les émissions de polluants réelles. Nos véhicules hybrides de 1997 respectaient déjà la norme Euro VI : pourquoi ne seraient-ils pas en Crit'Air 1 ? »

Jean-Luc Fugit, Assemblée Nationale, Conseil National de l'Air

« Cela fait 10 ans que je milite moi aussi pour la prise en compte des polluants locaux dans le bonus / malus, en plus du CO2.

Et je vous rejoins sur l'importance d'acter ensemble une politique à long terme, ambitieuse, et qui donne de la visibilité. Nous avons fixé un arrêt des ventes des véhicules thermiques en 2040, nos voisins des Pays-Bas annoncent un arrêt des énergies fossiles en 2030...

Cécile Goubet, AVERE France

« Les seuls transports propres, ce sont ceux que nous ne consommons pas.

Nous avons un problème de lisibilité de la pastille Crit'air, qui n'est pas compréhensible par tous. De plus, pour ce qui concerne les véhicules électriques, nous remarquons une anxiété des automobilistes à changer de technologie.

Il nous semble important de renforcer les synergies entre les transports et le secteur énergétique. De nombreuses innovations, software, permettent aux véhicules électriques de rendre des services au réseau.

Concernant la loi d'orientation des mobilités, de nombreux sujets nous concernent et méritent d'être échangés. Zones à faibles émissions, droit à la prise notamment dans les copropriétés et pour les nouvelles constructions, autopartage... Il me semble important que le Gouvernement précise sa vision, et les mesures d'accompagnement des territoires. »

Christelle Chabredier, Groupe La Poste

« Vous le savez, le Groupe La Poste possède et opère la plus grande flotte de véhicules électriques au monde. Pour autant, nous gardons nous aussi un positionnement pragmatique sur l'ensemble du mix énergétique : nous ne misons pas tout sur le véhicule électrique, qui ne répond pas à tous les usages.

Nous sommes nous aussi très sensibles au principe de durabilité des politiques engagées. Il s'agit d'un respect de l'énergie humaine. Pour exemple, nous nous sommes pleinement investis dans les assises de la mobilité... et nous nous interrogeons sur les allègements successifs qu'a connu la loi d'orientation des mobilités. Les sujets transports et numérique méritent encore d'être revus.

Nous souhaitons pleinement nous engager pour lutter contre les polluants locaux, en faveur de la qualité de l'air. Je regrette que de nombreux sujets se traitent par ordonnances... Quelle possibilité est laissée au législateur pour véritablement amender les propositions du Gouvernement ?

Enfin, il me semble important de faire de la mobilité un droit. Chacun a droit aux transports : il s'agit de développer dans la loi le droit à la mobilité inclusive, pour tous. »

Jean-Luc Fugit, Assemblée Nationale, Conseil National de l'Air

« Oui, le sujet des données et du numérique sont centraux dans la loi d'orientation des mobilités. Ils favorisent l'émergence de l'intermodalité et des nouvelles mobilités.

J'entends dans vos propos de nombreux sujets concrets, pour lesquels n'hésitez pas à nous solliciter, nous les parlementaires. Cette loi se doit d'être simple, efficace, et permettre aux acteurs d'avoir la visibilité qu'ils attendent. »

Estelle Courtier-Arnoux, GRDF

« Je rejoins Christelle du groupe La Poste sur les différentes versions du projet de loi qui ont circulé, et qui ont subi des arbitrages au fil des mois.

Aujourd'hui, nous n'avons plus d'objectif chiffré concernant le développement du nombre de véhicules à énergie alternative, sauf pour les véhicules électriques. La première mouture en comportait. Idem pour les plans de mobilité, qui ont disparu du texte. Il nous semble que l'ambition a été revue à la baisse. »

Gautier Chatelus, Groupe CDC / Banque des Territoires

« Je souscris pleinement à ce constat : nous sommes loin du texte initial, qui était bien plus ouvert sur le mix énergétique, que nous portons nous aussi à la Banque des territoires. »

Jean-Luc Fugit, Assemblée Nationale, Conseil National de l'Air

« Nous avons bien conscience qu'il nous faut enrichir le texte. C'est le travail qui nous attend. Nous avons lancé un mouvement de dialogue national et nous le suivrons de près.

Nous avons une réunion du Conseil National de l'Air aux côtés d'Elisabeth Borne le 31 janvier 2019 sur le sujet de la mobilité, et nous pointerons déjà certaines insuffisances du Texte.

Prenons l'exemple des zones à faibles émissions : certaines agglomérations sont prêtes, d'autres non. Elles doivent légalement les mettre en place avant le 31 décembre 2020, mais la période que nous traversons actuellement, et l'approche des municipales, freinent l'ardeur de certains. J'ai suggéré à ce que chacune d'entre elles soumettent au Préfet leur projet de mise en place 3 ou 6 mois à l'avance.

Il me semble intéressant que nous nous revoyions prochainement, courant février ou mars, pour entrer plus dans le détail de vos propositions par rapport à ce projet de loi. »

Gautier Chatelus, Groupe CDC / Banque des Territoires

« Nous accompagnons vous le savez les investissements pour le déploiement des nouvelles motorisations, et nous avons nous aussi besoin de stabilité dans les annonces qui sont faites.

Comme l'actualité nous le démontre aujourd'hui, quelques mécontents peuvent agréger et rassembler autour d'eux beaucoup de personnes.

Concernant la mise en place des zones à faibles émissions, il est clair que cela risque de coïncider. Quelles sont les mesures d'accompagnement incitatives qui sont envisagées pour faire passer la pilule ? Il ne faut pas faire de l'écologie punitive, et les événements que nous vivons actuellement sont là pour nous le rappeler. »

Jean-Luc Fugit, Assemblée Nationale, Conseil National de l'Air

« Nous nous sommes en partie trompés, c'est le retour que nous entendons dans la rue, et nous allons réagir.

Vous le savez, la loi d'orientation des mobilités sera votée d'ici la fin juillet. Il me semble important que nous nous revoyions d'ici deux mois, avec vos propositions concrètes et pragmatiques, pour voir ce que nous pouvons porter ensemble.

C'est la proposition que je vous fais : une nouvelle réunion mi-février avec vous, en amont de la LOM. »

Thibaut Moura, Com'Publics

« Nous remercions Monsieur le Président pour ces échanges francs, et son écoute. Nous saluons son souhait de co-construire ensemble des solutions à porter dans le cadre du projet de loi d'orientation des mobilités.

Nous vous proposons de nous faire parvenir vos prises de position et les propositions que vous souhaitez porter dans le cadre de la LOM, que nous centraliserons pour la deuxième quinzaine de janvier.

Ces documents nous serviront de base de discussions dans nos échanges à venir, et notamment, nous l'avons noté, avec Jean-Luc Fugit mi-février. »