



PROPOSITIONS DU
CLUB DES VOITURES ECOLOGIQUES

ASSISES DE LA MOBILITÉ

&

**LOI D'ORIENTATION DE LA
MOBILITÉ**

SEPTEMBRE 2017

Club des Voitures Ecologiques
10 rue de Sèze 75009 Paris – pole.mobilite@compublics.com
01 44 18 14 57

CONTEXTE

Le 1er juillet dernier, le Président de la République a annoncé l'organisation d'Assises de la mobilité en septembre et l'adoption d'une loi d'orientation des mobilités au premier semestre 2018.

Créé en 2006, le Club des Voitures Écologiques rassemble les professionnels de la mobilité durable (constructeurs, énergéticiens, assureurs, opérateurs de stationnement etc.) avec l'objectif de susciter et d'entretenir un dialogue avec les décideurs publics engagés sur les sujets de mobilité.

L'action du club se construit dans une logique de promotion de la mixité énergétique prenant en compte l'ensemble des solutions apportées par les carburants alternatifs aux carburants pétroliers (gazole et essence) et par les technologies innovantes : électrique, hydrogène, hybride et hybride rechargeable, GNV/bio GNV, GPL/bio GPL, bioéthanol.

Cette approche œcuménique permet ainsi de répondre aux besoins et contraintes des particuliers, des professionnels, des entreprises, des collectivités territoriales et des EPCI.

La présente note propose des mesures visant à favoriser le mix énergétique dans son ensemble (1), mais également la promotion au cas par cas d'énergies rencontrant des freins particuliers en France (2).



Le Club des Voitures Écologiques encourage le gouvernement à considérer l'ensemble des carburants alternatifs comme des solutions permettant de satisfaire aux besoins et contraintes du plus grand nombre et maximiser ainsi le renouvellement du parc roulant.

1. Les propositions multi-énergies du Club des Voitures Écologiques

1.2. Un bonus pour l'achat de véhicules écologiques neufs

Le dispositif actuel permet aux acheteurs de véhicules de moins de 3,5 tonnes et émettant moins de 20 grammes de CO₂ par kilomètre, de bénéficier d'un bonus pouvant aller jusqu'à 10.000 euros lorsque l'achat est accompagné de la mise au rebut d'un véhicule diesel immatriculé avant le 1er janvier 2006.

Le malus quant à lui pénalise financièrement les véhicules les plus émetteurs en matière de CO₂. Ainsi, au-delà de 191 grammes de CO₂ émis par kilomètre, le malus s'élève à 10.000 euros. A noter que les recettes du malus doivent s'équilibrer par rapport aux dépenses du bonus.

Il est à regretter que ce mécanisme soit basé sur les seules émissions de CO₂. En effet, il nous semblerait pertinent de prendre également en compte les émissions de polluants locaux (particules fines et (di)oxydes d'azote).

Ainsi, il nous semblerait stratégique que les véhicules hybrides ou fonctionnant au GPL, GNV et à l'E85 puissent également bénéficier d'un bonus permettant de couvrir, au moins pour partie, leur surcoût à l'achat ; d'autant que ces véhicules répondent au critère social et à l'objectif du gouvernement de rendre la mobilité durable accessible à tous. La mise en place d'une aide financière pour ces énergies alternatives ne saurait naturellement se faire au détriment des aides déjà existantes, la filière électromobile nécessitant encore un soutien fort et constant de la puissance publique.

Ces véhicules fonctionnant avec des énergies alternatives pourraient également être bonussés en prenant en compte l'analyse cycle de vie (ACV) du carburant qu'ils utilisent. A titre d'exemple, les véhicules roulant au bioGNV peuvent atteindre jusqu'à 33 grammes de CO₂/km du « puits à la roue » les plaçant ainsi dans la catégorie des véhicules émettant de 21 à 60 grammes de CO₂/km.



Le Club des Voitures Écologiques propose d'élargir le dispositif du bonus écologique en considérant les émissions de polluants locaux ainsi que l'analyse cycle de vie des carburants renouvelables utilisés.

1.3. Un bonus pour l'achat de véhicules écologiques d'occasion

Nous nous réjouissons de l'annonce faite par Monsieur le Ministre d'Etat, Ministre de la transition écologique et solidaire sur la mise en place d'un bonus écologique pour les véhicules d'occasion. Un tel dispositif permettrait d'élargir la base des acquéreurs de véhicules propres tout en venant consolider le marché des véhicules neufs, que l'on sait fortement conditionné par les valeurs de revente. Il s'agit d'une mesure particulièrement stratégique pour la filière des véhicules électriques dont les premiers véhicules arrivent sur le marché de l'occasion. De la même manière que pour les véhicules neufs, nous proposons d'ouvrir ce bonus occasion aux véhicules GPL, GNV, électrique, hydrogène, hybride et E85. Les montants pourraient être modulés en fonction de la date de mise en circulation et de

l'énergie utilisée. Ainsi, on peut imaginer que seuls les véhicules de norme Euro IV ou postérieure pourront être bonnussés.



Le Club des Voitures Écologiques se réjouit de l'annonce de créer un bonus pour les véhicules d'occasion et encourage le gouvernement à considérer les émissions de GES et de polluants locaux.

1.4. Une aide à la conversion des véhicules essence, au GPL, au GNV ou à l'éthanol E85

Il est possible de modifier les véhicules utilisant de l'essence pour qu'ils puissent fonctionner avec du carburant GPL. Un nouveau réservoir est installé dans le véhicule pour le faire fonctionner avec ce carburant. Une fois équipé au GPL, le véhicule émet 20% de CO₂ de moins qu'en mode essence, pas de particule et pratiquement pas de NO_x. Cette solution est retenue dans de nombreux pays afin de traiter le parc existant et offrir une alternative au diesel à moindre frais pour l'automobiliste.

De la même manière, il est possible de convertir un véhicule essence au GNV. Ce carburant permet de baisser les émissions CO₂ de particules et de NO_x. Cette opération est d'autant plus vertueuse quand le gaz a été produit à partir de méthanisation.

Concernant le E85, une consultation publique a été conduite au mois de juillet dernier⁷, laquelle doit aboutir à la publication d'un arrêté ouvrant la possibilité d'installer des boîtiers de conversion sur des véhicules fonctionnant initialement à l'essence.

Il est à noter que ces conversions pour l'E85, le GNV et le GPL permettent, même après l'installation de ces matériels, de continuer à utiliser la motorisation fonctionnant à l'essence.

Une prime pour la conversion de véhicules au GPL, au GNV ou au E85 nous apparaît intéressante d'un point de vue des émissions de gaz à effet de serre mais également des polluants locaux. Par ailleurs, il s'agirait là d'une mesure accessible aux plus modestes, s'inscrivant ainsi dans l'approche solidaire défendue par le ministère.



Le Club des Voitures Écologiques propose la création d'une aide à la conversion au GNV, au GPL ou au E85 des véhicules fonctionnant à l'essence.

1.5. Un stationnement préférentiel pour véhicules écologiques et auto-partagés

Encourager la mise en place du dispositif disque vert

Dès sa création, le club a souligné l'importance des incitations à l'usage des véhicules écologiques pour leur développement. Le stationnement constitue un des leviers stratégiques pour encourager les particuliers et professionnels à préférer un véhicule écologique.

⁷ <http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/projet-d-arrete-relatif-aux-conditions-d-a1735.html>

Le Club porte auprès des élus locaux le dispositif disque vert⁸, qui offre 2 heures de stationnement gratuit en voirie aux véhicules électriques, GPL, GNV, hybrides, flexfuel E85, microcitadines essence de catégorie A ou aux véhicules utilisés en autopartage, dûment identifiés.

A date 26 collectivités de toutes tailles⁹ ont adopté ce dispositif, et l'immense majorité d'entre elles ont signé une convention de mise en réseau, de sorte qu'un même disque vert puisse être utilisé dans l'ensemble des collectivités signataires.

En mars 2016, l'ADEME a signé une convention afin de promouvoir ce dispositif au niveau national, notamment auprès des collectivités ayant répondu à l'Appel à Manifestation d'Intérêt sur le déploiement des infrastructures de recharge¹⁰.

En décembre 2016, l'État a repris cette mesure à son compte en l'intégrant dans le cadre d'action national pour le déploiement des carburants alternatifs dans le secteur des transports et le déploiement des infrastructures correspondantes, adopté en application de la Directive 2014/94/UE¹¹.

Dans le cadre de la dépénalisation du stationnement, de nombreuses collectivités remettent à plat leur politique de stationnement. Ce contexte nous semble idéal pour que l'Etat demande aux collectivités de généraliser ce dispositif.

Dans les parkings souterrains : développer une tarification préférentielle

Dans le prolongement du disque vert, certaines collectivités, comme Bordeaux, ont mis en place une tarification préférentielle pour véhicules écologiques dans les parkings en délégation de service public.¹²

Si l'intégration de ces tarifs est simple pour le délégataire de service public dans le cadre des contrats d'abonnement sur présentation de la carte grise, elle nécessite un équipement pour la tarification horaire. Elle est rendue possible par les systèmes de lecture de plaques minéralogiques aux entrées / sorties du parking, aux cartes de prépaiement ou encore aux boîtiers de télépéage disponibles chez certains gestionnaires, et qui ouvrent également des possibilités sur autoroute.



Le Club des Voitures Écologiques invite le gouvernement à profiter des assises de la mobilité pour communiquer sur l'intérêt de développer le disque vert et de mettre en place des tarifs préférentiels pour véhicules écologiques dans les parcs de stationnement en intégrant ces mesures dans les actions valorisées dans le cadre du programme Territoires à Energie Positive.

⁸ <https://www.youtube.com/watch?v=hXxfvVp0>

⁹ <http://www.forumdesmobilites.com/vous-etes-une-collectivite>

¹⁰ <http://www.ademe.fr/particuliers-eco-citoyens/financer-projet/vehicule/disque-vert>

¹¹ cf. page 79 du document : https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Cadre_action_national_carburants_alternatifs.pdf

¹² <http://www.parcub.com/pages/news.html>

1.6. Tarifs préférentiels ou crédit de télépéage sur autoroutes

Depuis de nombreuses années, le Club des Voitures Ecologiques porte l'idée de tarifs préférentiels ou d'un crédit de télépéage pour les voitures écologiques (électrique, GPL, GNV, hydrogène, hybride ou bien encore fonctionnant à l'éthanol E85).

Cet avantage du quotidien est un atout pour la vente de véhicules écologiques aux particuliers, mais aussi pour les professionnels.

Dans le cadre de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte adoptée en août 2015, 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.* ».

Ce dernier 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 loi¹³, soit émettant entre 0 et 20 grammes de CO₂ par kilomètre. Ainsi, Vinci Autoroutes a mis en place une formule d'abonnement préférentielle pour les utilisateurs du service d'auto-partage BlaBlaCar.

Cet article nous semble trop restrictif pour deux raisons :

- Les ayants droits à cette potentielle disposition sont trop peu nombreux. En l'état, seuls les véhicules à très faibles émissions, rejetant moins de 20 grammes de CO₂ par kilomètre sont concernés. Aujourd'hui seule deux technologies seraient donc éligibles : les véhicules électriques et ceux fonctionnant à l'hydrogène soit moins de 1% du parc roulant en circulation. Il nous semble stratégique d'ouvrir la disposition aux véhicules GPL, GNV, hybrides et fonctionnant à l'éthanol E85.
- Cette disposition est non obligatoire et offre simplement la possibilité aux sociétés concessionnaires d'autoroutes de mettre en œuvre une nouvelle tarification adaptée aux véhicules à très faibles émissions. Il nous semble stratégique de rendre obligatoire cette disposition, à minima à l'occasion du renouvellement des concessions.

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, GPL, GNV, électriques, hydrogènes, hybrides et E85, il ne peut être mis en œuvre qu'avec des boîtiers de télépéage fixés de manière définitive aux véhicules. L'obtention de ces boîtiers spécifiques pour véhicules écologiques ne pourrait se faire que sur vérification de l'énergie utilisée par ce dernier sur la carte grise. Une somme, restant à définir, pourrait être pré-créditée sur ces boîtiers, ou bien ils pourraient permettre de bénéficier d'une tarification préférentielle directement dans la facturation.

¹³ <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2017/1/11/2017-24/jo/texte>



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.

1.7. Création d'un fonds mobilité

Dans le prolongement du cadre d'action nationale pour le développement des carburants alternatifs et le déploiement des infrastructures correspondantes, le Club des Voitures Écologiques a proposé la création d'un fonds mobilité, lequel permettrait de centraliser l'action du gouvernement en matière d'accompagnement au déploiement des énergies et carburants alternatifs en direction à la fois des particuliers mais aussi des professionnels.

Cette proposition a été annoncée par Nicolas Hulot, Ministre d'État, Ministre de la transition écologique et solidaire le 6 juillet dernier comme une des mesures de mise en œuvre de l'axe 4 du plan climat.

Actuellement 3 filières ont des besoins en matière d'installations d'infrastructures :

- La filière gaz naturel ;
- La filière électrique ;
- La filière hydrogène.

Il nous apparaît stratégique qu'une feuille de route adaptée en matière de financements puisse être construite pour chacune des filières, permettant de donner davantage de lisibilité sur les ambitions du gouvernement en matière de déploiement des énergies et carburants alternatifs dans le secteur des transports.

L'ADEME, pourrait gérer ce fonds au même titre que le fonds déchets et le fonds chaleur, en organisant, au préalable, une consultation avec les différentes filières d'énergies et carburants alternatifs.



Le Club des Voitures Écologiques suggère d'organiser une large consultation des filières d'énergies et carburants alternatifs pour dessiner au mieux les contours du fonds mobilité.

1.8. Fiscalité des carburants alternatifs

Il est stratégique pour l'essor des énergies et carburants alternatifs que ces dernières bénéficient d'une fiscalité avantageuse et pérenne permettant leur émergence face aux carburants traditionnels. Cette fiscalité se doit de prendre en compte deux attraits :

- La réduction des émissions de polluants à l'échappement.
- Le caractère renouvelable du carburant. Ainsi, au-delà des émissions à l'échappement, l'analyse cycle de vie (ACV) permet de mettre en lumière les attraits de ces carburants notamment en matière de dérèglement climatique.



Le Club des Voitures Écologiques encourage le Gouvernement à faire bénéficier les carburants alternatifs d'une fiscalité avantageuse.

1.9. Intégrer les objectifs de déploiement de réseaux d'avitaillement en énergie alternatives au sein des documents locaux d'aménagement du territoire

Dans le prolongement du cadre d'action national pour le développement des carburants alternatifs¹⁴, 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 alternatif.

Ces documents sont d'autant plus stratégiques qu'ils donnent les grandes orientations des territoires y compris en matière d'infrastructures.

Le Club des Voitures Ecologiques estime donc nécessaire que des exigences en matière de déploiement de station d'avitaillement alternatif au sein des PCAET / SCOT / PLU puissent être formulées.



Le Club des Voitures Écologiques propose au Gouvernement d'intégrer le déploiement des stations d'avitaillement alternatif au sein des PCAET / SCOT / SRADDT / PLU.

1.10. Nomination d'un délégué interministériel à la mobilité

Le Club des Voitures Ecologiques propose la nomination d'un délégué interministériel responsable de l'anticipation des normes du secteur et de leur évolution, de la communication des bonnes pratiques et du financement des politiques publiques associées.

Un délégué interministériel pourrait travailler en concertation avec les parties prenantes pour anticiper les décisions qui pourraient impacter les acteurs du secteur de la mobilité durable.

Le dispositif du bonus-malus est un élément structurant de l'offre des constructeurs automobile depuis plusieurs années. Tous les ans, en fin d'année, à l'occasion des discussions budgétaires, de nombreux ajustements, parfois très impliquants, sont opérés. L'anticipation serait ici bienvenue.

¹⁴ https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Cadre_action_national_carburants_alternatifs.pdf

Par ailleurs, de nombreuses initiatives en matière de mobilité durable et d'accès à la mobilité sont initiées et portées par les territoires. L'ensemble de ces expériences constitue un vivier d'initiatives exemplaires et inspirantes, qui mériterait d'être davantage valorisé. Ce délégué pourrait s'attacher à les recenser et les diffuser au sein d'autres territoires.

Enfin, un délégué interministériel à la mobilité pourrait recenser l'ensemble des aides financières disponibles pour le soutien des démarches en faveur de la mobilité durable, facilitant ainsi les procédures d'octroi.



Le Club des Voitures Écologiques propose au Gouvernement de nommer un délégué interministériel à la mobilité.

2. Lever les freins au développement des énergies alternatives.

2.2. Retirer les panneaux « interdit aux GPL » à l'entrée des parcs de stationnement

Conformément à la réglementation internationale mise en place en 2001 (R67-01), tous les véhicules GPL disponibles sur le marché, incluant le parc existant, doivent être munis de soupapes de sécurité. Ainsi, depuis 2006, l'apposition d'une signalétique obligatoire d'interdiction de stationner pour les « véhicules GPL, non munis de soupape » dans les parkings, n'a plus cours. C'est dans ce cadre que le Club des Voitures Écologiques a initié en lien avec le CFBP 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 utilement à la réduction des émissions de GES et de polluants locaux.

Certains opérateurs de stationnement tel que Q-Park ont déjà fait la démarche d'apposer sur cette signalétique des panneaux de « Bienvenue au GPL ».



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

2.3. Donner une déclinaison réglementaire à l'article 42 de la loi de transition énergétique 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 auto-partagés.

Cette disposition a été adoptée dans l'article 42 de cette loi¹⁵ sous la forme suivante : « *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, aucun décret n'a été proposé bien que cela soit expressément prévu dans le texte. La subsistance de ce flou juridique ne permet pas aux promoteurs immobiliers de mettre cette disposition en application. En concertation avec la Fédération des Promoteurs Immobiliers (FPI), il nous semble stratégique que la mesure puisse trouver une traduction réglementaire au plus vite. A noter que la FPI estime qu'entre 3.000 et 5.000 véhicules électriques pourraient être mis à la disposition de nombreux copropriétaires.



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.

¹⁵https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexteArticle.do;jsessionid=510A9951F7718B53906067B7F2B45471.tpdila16v_2?idArticle=JORFARTI000031044895&cidTexte=JORFTEXT000031044385&dateTexte=29990101&categorieLien=id

PROPOSITIONS DU CLUB DES VOITURES ÉCOLOGIQUES

- **Elargir le dispositif du bonus écologique en considérant les émissions de polluants locaux ainsi que l'ACV.**
- **Créer un bonus pour les véhicules d'occasion** en prenant en compte les émissions de GES et de polluants locaux.
- **Créer une aide à la conversion des véhicules fonctionnant à l'essence au GPL, au GNV ou au E85.**
- Encourager la généralisation du **disque vert**, et la mise en place de **tarifs préférentiels pour le stationnement** des véhicules écologiques ou auto-partagés dans les parkings et en voirie.
- Encourager les sociétés concessionnaires d'autoroutes à mettre en place des **tarifs préférentiels ou un crédit de télépéage pour les voitures écologiques.**
- Organiser une **consultation des filières d'énergies et carburants alternatifs pour dessiner au mieux les contours du fonds mobilité.**
- Attribuer une **fiscalité avantageuse et pérenne** aux carburants alternatifs
- Faire **PCAET / SCOT / PLU**, des outils au service du déploiement des stations d'avitaillement alternatif
- Nommer un **délégué interministériel à la mobilité**
- **Interdire le maintien 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 loi de transition énergétique sur les véhicules auto-partagés dans les immeubles collectifs.**

CONTACT

pole.mobilite@compublish.com
01 44 18 14 57