



VEILLE POLITIQUE ET PARLEMENTAIRE n°83

CLUB DES VOITURES ECOLOGIQUES

A RETENIR

- Les 29 lauréats de l'appel à projets « Territoires hydrogènes » ont été dévoilés.
- La publication de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), l'un des piliers de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte.
- Le projet de loi de finances pour 2017 :
 - Adoption de la première partie du PLF à l'Assemblée nationale
 - Rejet des crédits de la mission Ecologie, développement et mobilité durables par la commission des finances du Sénat
 - Projet de révision du dispositif du bonus écologique
- Les 120 propositions du rapport d'information de la mission d'information sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale.
- La publication du rapport de la mission d'information commune sur l'application de la LTECV.
- Prise de position conjointe du CVE et de l'Afhypac pour le maintien du bonus pour les véhicules électriques/hydrogène, indépendamment de leur prix de vente.

SOMMAIRE

1- AGENDA	3
Agenda du secteur	3
Agenda politique	4
2- COMMUNIQUÉS DE PRESSE ET ACTUALITÉS INSTITUTIONNELLES.....	5
Ségolène Royal et Christophe Sirugue annoncent les lauréats de l'appel à projets « Territoires hydrogènes »	5
Urgence climatique : Ségolène Royal publie la programmation pluriannuelle de l'énergie aux objectifs ambitieux, efficace et créative	7
Communication en Conseil des Ministres sur la stratégie de reconquête industrielle 19 octobre 2016	10
3- VIE REGLEMENTAIRE ET LEGISLATIVE	11
Vie réglementaire.....	11
Vie législative	13
Questions au Gouvernement.....	13
Projet de loi de Finances pour 2017	23
Rappel du calendrier	23
Retour sur l'examen de la 1ère partie à l'assemblée nationale	23
Examen de la 2ème partie au sénat	29
Examen de la 2ème partie à l'assemblée nationale	30
Projet de révision du dispositif bonus-malus écologique pour 2017	31
Missions d'information	32
Rapport d'information de la mission d'information sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale	32
Rapport de la mission d'information commune sur l'application de la Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte	36
4- ACTUALITÉS DU CLUB	37
15 novembre 2016 – Envoi du n°19 du journal Air Libre	37
19 octobre 2016 – Prise de position CVE et AFHYPAC – « BONUS-MALUS AUTOMOBILE : Maintenir un bonus pour véhicule électrique/hydrogène indépendamment du prix de vente du véhicule »	40
5- NOMINATIONS / MUTATIONS	44
Ségolène Royal remanie son cabinet	44
Le Parlement valide la nomination de la présidente de l'Autorité de la concurrence	44
Nicolas Sproni nommé conseiller infrastructures routières, ferroviaires et fluviales au cabinet d'Alain Vidalies	44
6- ACTUALITÉS DU SECTEUR.....	45
La ville de Paris choisit Sodetrel pour l'exploitation des bornes Belib	45
Victoire historique de la Toyota Mirai hydrogène au e-Rallye Monte-Carlo	46
Engie se déploie sur l'hydrogène pour véhicules	48
Le directeur général de GRDF livre ses ambitions	49
Baromètre GPL – Octobre 2016	50

1 – AGENDA



Agenda du secteur

24 novembre 2016, Institut Bernard Magrez, Bordeaux : Rencontre Régionale des Nouvelles Mobilités Nouvelle Aquitaine



Mieux coordonner l'ensemble des offres, rechercher optimisation et rationalisation pour une meilleure mobilité à l'échelle régionale, c'est dans cette nouvelle perspective intermodale que Transdev et Com'Publics ont souhaité s'associer pour organiser les Rencontres régionales des nouvelles mobilités.

En présence d'Alain Rousset, Président du Conseil Régional, et Thierry Mallet, PDG Transdev.

[Inscription en ligne](#)

30 novembre 2016, Paris : CVE-CDKL « Hydrogène : quel potentiel pour mon territoire ? »

Faisant suite à la publication des résultats de l'appel à projets territoires hydrogène, les clubs invitent collectivités et membres concernés à échanger sur le bilan et les perspectives qu'ouvre cette volonté gouvernementale pour la filière industrielle française. Sur invitation. cve@compublics.com

2 décembre 2016, Chambéry : Rencontre Régionale des Nouvelles Mobilités Auvergne Rhône Alpes

En présence de Patrick Mignola, vice-Président délégué aux transports, Région Auvergne Rhône Alpes, Marc Abadie, Directeur réseau et territoires, Caisse des Dépôts et consignment, et Thierry Mallet, PDG, Transdev'

[Inscription en ligne](#)

Du 9 au 11 décembre 2016, à Shenzhen : Euro-China Green & Smart City Awards



Avec le support de la Commission européenne, de la National Development & Reform Commission (NDRC) et de la Ville de Shenzhen, ce forum vise à apporter l'expertise européenne à la prochaine génération de villes chinoises qui accueilleront plus de 200 millions d'habitants dans les 10 prochaines années.

14 décembre 2016, Paris : Echanges CVE autour d'Alain Leboeuf, Député de Vendée, Président du SYDEV

Alain Leboeuf présentera notamment les actions de son département en faveur de l'électromobilité et de la production d'hydrogène à partir d'énergies renouvelables. Sur invitation. cve@compublics.com

11-12 juillet 2017, Pôle Mécanique d'Alès Cévennes : 8e édition des Rencontres Internationales des Véhicules Écologiques (RIVE)



En réunissant les décideurs publics et privés, les Rencontres Internationales des Véhicules Écologiques sont l'occasion de faire un point d'étape sur les enjeux de mobilité et de transport durables. Ce rendez-vous annuel est organisé depuis 2010 en alternance entre Alès et Paris

Agenda politique

Mercredi 16 novembre

Sénat

Commission des finances

Examen des articles de la Première partie du PLF 2017.

Mercredi 16 novembre

Sénat

Commission de l'aménagement du territoire

Examen du rapport pour avis sur les crédits « Transports routiers » du PLF pour 2017 (M. Jean-Yves Roux, rapporteur pour avis).

Mardi 22 novembre

Assemblée nationale

Commission des affaires économiques et commission du développement durable

Audition de Mme Ségolène Royal, ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat.

Mercredi 23 novembre

Sénat

Commission des affaires économiques et commission du développement durable

Audition de Ségolène Royal, ministre de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, chargée des Relations internationales sur le climat.

Mercredi 23 novembre

Assemblée nationale

Commission des finances

Audition de M. Michel Sapin, ministre de l'économie et des finances, et de M. Christian Eckert, secrétaire d'État chargé du budget et des comptes publics, sur le projet de loi de finances rectificative pour

2016 (sous réserve de sa délibération en Conseil des ministres).

Mercredi 30 novembre

Assemblée nationale

Commission des affaires européennes

L'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale : audition de Mme Delphine Batho, rapporteure d'information.

PLF 2017

Du mercredi 9 au mercredi 16 novembre

Sénat

Commission des finances

Examen de la 1ère partie du PLF 2017.

Mercredi 16 novembre

Sénat

Commission du développement durable

Examen des crédits Transports routiers (Jean-Yves Roux, rapporteur pour avis).

Jeudi 17, vendredi 18 et lundi 21 novembre

Assemblée nationale

Examen en séance des articles non rattachés au PLF.

2 - COMMUNIQUÉS DE PRESSE ET ACTUALITÉS INSTITUTIONNELLES



**MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER**

Communiqué de presse

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

3 novembre 2016

Ségolène Royal et Christophe Sirugue annoncent les lauréats de l'appel à projets « Territoires hydrogènes »

L'appel à projets « Territoires hydrogènes » a été lancé en mai 2016 dans le cadre des travaux sur le stockage d'énergie de la Solution « Mobilité Écologique » de la Nouvelle France Industrielle.

Au total, 29 projets ont été labellisés par un comité d'évaluation regroupant des experts issus de l'ensemble des financeurs publics (Ministères en charge du développement durable et de l'industrie, CGI, ADEME, BPI France, Caisse des Dépôts et Consignations). Les lauréats bénéficieront d'un accompagnement de ces financeurs pour mobiliser les dispositifs de soutien permettant de concrétiser leurs projets.

Les Lauréats :

Huit territoires ayant déposé des projets :

- La communauté d'agglomération de la Rochelle, au titre de son projet Atlantech H-H.
- La région Hauts de France, au titre de ses 4 projets EffiH2.
- La région Occitanie, au titre de 5 projets présentés.
- La région Normandie, au titre de 4 projets soumis.
- La région Pays de Loire et le département de la Vendée, pour 2 projets déposés.
- Le syndicat mixte des transports de Pau.
- Le Pays de Thur Doller.
- La communauté de commune des Landes d'Armagnac, au titre de son projet Wood-Hy / Hy-Boy.

Trois projets avec un intérêt territorial fort sont labellisés :

- Les projets CASHEMIR et HYWAY II en région Auvergne-Rhône-Alpes.
- Le projet Velhyre en région Centre-Val de Loire.
- Le projet Cleargen en Martinique.

Les projets avec un grand intérêt économique :

- Les projets de l'entreprise Carrefour.

- Les projets SPHYNX portés par Engie en Ile-de-France.
- Le projet Be-e.
- Le volet stationnaire du projet Valhydate (entreprise Kem One).

Le succès de cet appel à projets est une première étape importante dans le développement d'une filière hydrogène, qui représente des enjeux importants pour l'industrie française, la transition énergétique et la croissance verte.

Les territoires et les industriels se sont largement mobilisés, une centaine de projets répartis sur l'ensemble du territoire national ayant été déposés. Les utilisations de l'hydrogène proposées sont d'une grande diversité : développements technologiques, éco-quartier avec utilisation de l'hydrogène pour stockage stationnaire et mobilité, alimentation de secours pour des magasins de grande distribution, valorisation de gisement d'hydrogène fatal issu de process industriels, aéronautique, projets insulaires.



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

Communiqué de presse

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

28 octobre 2016

Urgence climatique : Ségolène Royal publie la programmation pluriannuelle de l'énergie aux objectifs ambitieux, efficace et créative

Ségolène Royal annonce la publication, ce matin au Journal Officiel, de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), qui est l'un des piliers de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

A cette occasion, Ségolène Royal a déclaré : « Cette programmation pluriannuelle de l'énergie est :

- **aux objectifs ambitieux** : pour la première fois, elle couvre toutes les énergies et vise des économies d'énergie significatives ;
- **efficace dans le combat pour le climat**, avec une diminution des énergies fossiles de 22 % en dix ans ;
- **créative pour la croissance verte et l'emploi**, en libérant les investissements dans les énergies renouvelables, avec pour les entreprises une visibilité, grâce à des objectifs clairs et fixés dans un décret.

Résultat d'un très intense travail avec les filières du secteur et les ONG, cette programmation constitue une première : la France met en œuvre ses engagements au titre de l'Accord de Paris sur le climat. Elle constitue, avec la stratégie nationale bas carbone, la contribution française aux objectifs de l'Accord de Paris. Elle confirme l'engagement de notre pays dans la transition vers un système énergétique plus efficace et plus sobre, plus diversifié donc plus résilient.

Cette programmation vient aussi renforcer les outils de la transition énergétique déjà mis en place :

- **pour les territoires**, avec le soutien aux « territoires à énergie positive pour la croissance verte » ;
- **pour les entreprises**, avec les appels d'offres et les nouveaux mécanismes de soutien ;
- **pour les citoyens**, avec le crédit d'impôt transition énergétique. »

Avec la publication de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), la France se dote pour la première fois d'une stratégie énergétique globale qui décrit ses priorités pour l'ensemble des énergies et des piliers de la politique énergétique.

En cohérence avec la stratégie nationale bas carbone (SNBC) adoptée dès novembre 2015, la PPE réaffirme deux priorités essentielles pour atteindre les objectifs à long terme fixés par la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte :

- **réduire la consommation d'énergie** : réduire la consommation finale d'énergie de 12 % d'ici 2023, et de 22 % pour les énergies fossiles ;
- **accélérer le développement des énergies renouvelables pour tous les usages (électricité, chaleur, gaz, carburants)**. La PPE permettra notamment d'augmenter de plus de 70 % la capacité installée des énergies renouvelables électriques et de plus de 35 % la production de chaleur renouvelable par rapport à 2014.

Pour préparer le système énergétique de demain, la PPE prévoit également de diversifier le mix énergétique en réduisant la production d'électricité d'origine nucléaire, de développer la mobilité propre au travers notamment du recours modal et de la diversification de nos carburants vers l'électrique et le gaz naturel véhicule, de garantir la sécurité d'approvisionnement énergétique de la France tout en maintenant des exigences environnementales élevées, et de rendre le système énergétique plus flexible en développant les effacements, le stockage d'énergie, l'autoconsommation et les réseaux intelligents.

La mise en œuvre de la transition énergétique constitue une chance pour les entreprises. La programmation pluriannuelle de l'énergie donne ainsi des perspectives aux professionnels et contribuera à la croissance économique (+ 1,1 point de PIB d'ici 2030 par rapport au scénario tendanciel) et à la création d'emplois (+ 280 000 emplois). Pour nos concitoyens, les économies réalisées permettent d'augmenter le revenu disponible.

Le projet de PPE a été élaboré dans une démarche de co-construction, en associant les parties prenantes à de nombreux ateliers, en tenant compte des nombreuses remarques émises par le Conseil national de la transition écologique, le Conseil supérieur de l'énergie, le Comité d'experts de la transition énergétique et l'Autorité environnementale. La consultation publique menée du 15 septembre au 15 octobre a suscité plus de 5000 contributions, dont une très grande majorité émises par nos concitoyens.

La PPE porte sur deux périodes (2016-2018 et 2019-2023) et sera revue en 2018 puis tous les cinq ans.

RAPPEL : Stratégie de Développement pour la Mobilité Propre

Annexée à la Programmation pluriannuelle de l'énergie, la **Stratégie pour le développement de la mobilité propre (SDMP)** était un des objectifs que s'était assigné le gouvernement dans le cadre de la Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (article 40). Elle **fixe les orientations et actions en matière de développement de la mobilité propre** :

- **Encourager de nouveaux comportements** favorisant la baisse de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre des transports, notamment en visant une **cible de 10 % des jours télé-travaillés en 2030**.
- **Atteindre un parc de 2,4 millions de véhicules électriques et hybrides rechargeables en 2023**.
- **Atteindre une part de 3% des poids lourds roulant au GNV en 2023**.
- **Viser un objectif d'incorporation pour les biocarburants avancés de 1,6 % en 2018 et 3,4% en 2023 pour l'essence, et de 1 % en 2018 et 2,3% en 2023 pour le gazole, sous réserve qu'un ensemble de conditions soient réunies**.
- **Augmenter le taux de remplissage** moyen pour le transport de marchandises.
- **Viser une part du fret non routier pour le transport de marchandises à hauteur de 20% en 2030**.
- **Développer la part des modes doux (marche et vélo) à hauteur de 12,5% des déplacements** dans les transports de courte distance en 2030.
- Développer les aires de covoiturage et les services numériques favorisant la mise en relation, pour **augmenter le taux d'occupation des véhicules particuliers jusqu'à 1,8 à 2 personnes en moyenne par véhicule en 2030**.
- Prendre en compte les priorités de développement de la mobilité propre dans la révision des documents ou démarches stratégiques existantes.
- **Engager des démarches stratégiques** pour prendre compte les priorités de développement de la mobilité propre, dans les domaines suivants : développement des aires de covoiturage, développement de la route à énergie positive, développement des systèmes de transports intelligents, expérimentation et développement des véhicules autonomes, notamment pour le transport public.

[Retrouver la synthèse des avis du public sur la PPE, et notamment sur la SDMP \(page 3 & 4\)](#)

[Retrouver l'avis du CVE sur la SDMP](#)

Si la synthèse des avis reprend plusieurs pistes de réflexion concernant les véhicules électriques, GNV et hydrogène, **le CVE regrette que les autres carburants alternatifs, en particulier GPL et éthanol E85, ne soient pas mentionnés**. La clé du déploiement d'une mobilité plus respectueuse de l'environnement et de la santé publique doit en effet passer par un **mix énergétique**, permettant de répondre aux besoins de mobilité de chacun. En ce sens, **les leviers d'incitations envers l'ensemble de ces solutions sont primordiaux** et mériteraient d'être repris dans la stratégie de développement pour la mobilité propre.



**MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER**

Communiqué de presse

Secrétariat d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche

06 octobre 2016

Communication en Conseil des Ministres sur la stratégie de reconquête industrielle 19 octobre 2016

Christophe SIRUGUE, Secrétaire d'Etat chargé de l'Industrie, a présenté en Conseil des Ministres une communication sur la stratégie de reconquête industrielle du Gouvernement français.

Après avoir rappelé l'importance de l'industrie pour l'économie de notre pays, qui représente 12,6 % du PIB, 3 millions d'emplois, 70% des exportations et 74 % de la R&D privée, Christophe SIRUGUE a présenté les deux volets de la politique industrielle du Gouvernement : **la compétitivité et l'innovation des entreprises**.

L'industrie a été substantiellement bénéficiaire du CICE, de l'ordre de 22 % des sommes versées. Le CICE a été complété par la mise en place en 2015 d'un « suramortissement » pour soutenir l'investissement productif des entreprises et accélérer la modernisation de leur outil de production, qui a été prolongé d'un an jusqu'à avril 2017. Cet effort est conséquent, puisqu'en 2017 l'ensemble des mesures prises en faveur des entreprises représentera 40 milliards d'euros, mais indispensable pour engendrer un cercle vertueux qui profite tant aux entreprises qu'aux salariés. A cela s'ajoute un effort en faveur des industries fortement consommatrices d'électricité de 400 millions d'euros. (...)

Cette politique volontariste en faveur de l'industrie a porté ses fruits : elle a permis aux entreprises d'améliorer leur taux de marge à 35,5 % fin 2015, soit à un niveau supérieur à celui d'avant-crise. L'investissement des entreprises manufacturières est reparti : il est redevenu positif et a progressé de + 1,9 % en 2014 et + 3,5 % en 2015.

Avec la Nouvelle France Industrielle, le Gouvernement a défini un cap avec 9 priorités : **mobilité écologique, transports de demain**, médecine du futur, alimentation intelligente, confiance numérique, objets intelligents, économie des données, ville durable et nouvelles ressources. Ce dispositif, largement piloté par les industriels a permis de concentrer l'énergie des acteurs dans un esprit collaboratif. Depuis 2013, 1 000 projets ont été accompagnés avec un soutien public de près de 2 milliards d'euros, notamment du programme d'investissements d'avenir. Certains ont déjà atteint leurs objectifs parmi eux, le satellite à propulsion électrique, l'avion électrique e-fan ou le supercalculateur Sequana. De nouveaux projets seront lancés prochainement, comme le véhicule connecté, la fabrication additive ou encore l'Internet des objets.
(...)

[Consulter l'intégralité du communiqué de presse](#)

3- VIE REGLEMENTAIRE ET LEGISLATIVE

> VIE REGLEMENTAIRE

*** Décret n° 2016-1442 du 27 octobre 2016 relatif à la programmation pluriannuelle de l'énergie**

Publics concernés : tous publics.

Objet : programmation pluriannuelle de l'énergie.

Notice : le décret fixe la programmation pluriannuelle de l'énergie, qui définit les priorités d'action des pouvoirs publics pour la gestion des formes d'énergie sur le territoire métropolitain continental sur la période 2016-2023 afin d'atteindre les objectifs définis aux articles L. 100-1, L. 100-2 et L. 100-4 du code de l'énergie.

[Consulter le décret](#)

« La programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), approuvée par le décret n° 2016-1442 du 27 octobre 2016 constitue un élément essentiel de la transition énergétique :

- elle donne des perspectives aux entreprises et permet la création des emplois de la croissance verte,
- elle rend irréversible la transition énergétique et le développement des énergies renouvelables,
- elle place la France au premier rang des pays du monde qui ont commencé d'appliquer concrètement l'Accord de Paris sur le climat. »

Voir page 7 (Communiqué du Ministère)

[Consulter la PPE dans son intégralité](#)

*** Arrêté du 13 octobre 2016 relatif à l'approbation du cahier des charges de l'appel à projets « Déploiement d'offres de services de recharge pour véhicules hybrides et électriques en stationnement résidentiel, en zone d'activité et dans les pôles d'échanges multimodaux »**

« (...) Afin d'accompagner un passage massif à l'électromobilité, il est maintenant proposé d'apporter un financement pour les infrastructures de recharge associées à du stationnement moyenne/longue durée, c'est-à-dire en zone résidentielle, dans des zones d'activité ou dans les pôles d'échanges multimodaux (parking relais). Afin d'être pleinement efficaces, ces projets de déploiement devront s'inscrire dans le cadre d'une offre de service de recharge afin d'optimiser l'utilisation des infrastructures déployées.

(...) Le présent dispositif permet de soutenir financièrement les villes, agglomérations, groupements de communes, métropoles, syndicats intercommunaux, départements, régions,

établissements publics qui respectent les critères d'éligibilité et qui s'engagent dans le déploiement de bornes et d'une offre de services pour la recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables, en zone résidentielle, en zone d'activité, dans les pôles d'échanges multimodaux.

Les projets présentés devront prendre en compte les déploiements prévus dans les précédents dispositifs PIA et les autres dispositifs tels que ADVENIR ou par les opérateurs nationaux afin de garantir une cohérence de l'ensemble du déploiement.»

Date limite de dépôt des dossiers : 31 mars 2017

[Consulter l'arrêté](#)

[Consulter l'appel à projets](#)

> VIE LEGISLATIVE

Questions au Gouvernement

Questions sans réponseQuestion N°
100181

de M. Georges Fenech (Les Républicains - Rhône)

Question écrite

Ministère interrogé > Environnement, énergie et mer

Ministère attributaire > Environnement, énergie et mer

Rubrique > impôts et taxes

Tête d'analyse > taxe sur les véhicules de sociétés

Analyse > véhicules écologiques. perspectives.



M. Georges Fenech appelle l'attention de Mme la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat quant à la législation en vigueur relative aux véhicules hybrides acquis par des professionnels. **En 2016, la loi ne permet pas, en effet, à ceux faisant l'effort écologique de s'équiper de véhicules hybrides, de bénéficier de la remise de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) et de la taxe sur les véhicules de sociétés (TVS).** De surcroît cette contrainte **pousse les entrepreneurs à l'achat de véhicules diesel que l'on sait plus polluants.** Alors que la France est engagée dans la COP 21 et met tout en œuvre pour réduire son empreinte carbone, il apparaît contradictoire de ne pas encourager fiscalement l'achat de véhicules hybrides par les entreprises. Il souhaiterait connaître les intentions du Gouvernement sur ce sujet.

Question N°
100466

de M. Luc Chatel (Les Républicains - Haute-Marne)

Question écrite

Ministère interrogé > Environnement, énergie et mer

Ministère attributaire > Environnement, énergie et mer

Rubrique > énergie et carburants

Tête d'analyse > carburants

Analyse > gazole. taxation.



M. Luc Chatel attire l'attention de Mme la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat à propos du rapport sur l'offre automobile française remis le 12 octobre 2016. En effet, une mission parlementaire, dont le rapporteur était Mme Delphine Batho, a travaillé sur cette offre dans une approche industrielle, énergétique et fiscale. Si cette approche globale était particulièrement satisfaisante, **les principales conclusions témoignent d'un parti pris « anti-diesel » qui pourrait être mortifère pour le secteur automobile français : le rapporteur préconise notamment la**

suppression en cinq ans des avantages fiscaux du diesel et son intégration au PLF 2017.

Cette décision, si elle était suivie, a deux problèmes majeurs. Tout d'abord, elle touchera durement le pouvoir d'achat des ménages moyens en province roulant au diesel et n'ayant pas accès aux transports urbains pour aller travailler. Ensuite, elle est un mauvais coup porté à nos deux constructeurs nationaux, PSA et Renault, qui étaient devenus les champions mondiaux du moteur diesel, même s'ils ont beaucoup évolué ces dernières années notamment sur les moteurs proposés pour leurs plus petits modèles. Il ne s'agit pas de remettre en question les analyses qui ont été faites sur la nocivité du diesel, mais bien de prendre en compte l'économie de notre pays qui a beaucoup misé sur ce carburant. Si « l'objectif du Gouvernement est de réduire progressivement l'avantage fiscal du gazole » (cf. réponse à la QE 91227 publiée le 9 février 2016), **cette proposition, de par sa radicalité et sa rapidité d'application, n'y répond pas et il souhaiterait savoir si le Gouvernement compte y donner suite.**

Réponses du Gouvernement

Question N°
95850

de Mme Marie-Hélène Fabre (Socialiste, écologiste et républicain - Aude)

Question écrite

Ministère interrogé > Biodiversité

Ministère attributaire > Environnement, énergie et mer

Rubrique > impôts et taxes

Tête d'analyse > taxe sur les huiles
végétales

Analyse > régime juridique. modification.



Mme Marie-Hélène Fabre attire l'attention de Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargée de la biodiversité sur **la nécessité de valoriser les huiles végétales (pures ou usagées) comme énergie nouvelle**. À l'heure où la France vient d'organiser la COP 21, elle estime opportun qu'une ressource telle que l'huile végétale soit intégrée dans le mix énergétique. Alors que les décrets d'application de la loi sur la transition énergétique vont être pris, elle lui rappelle que ces ressources locales présentent un réel intérêt, tant environnemental que social. Elle lui indique que **la plupart de nos voisins européens ont pleinement transcrit la directive 2003/30/CE du 8 mai 2003, relative aux bio-carburants et énergies alternatives dans le transport**, générant de véritables filières locales à l'image de nos voisins allemands et espagnols, dans le cadre du programme européen LIFE notamment. Dans cette perspective, il lui semblerait nécessaire que l'évolution réglementaire actuellement en cours dans le cadre de la rédaction des décrets d'application de la loi sur la transition énergétique favorise le développement de la filière des huiles végétales, afin de dynamiser l'emploi local dans le cadre de l'économie circulaire. Aussi elle aimerait connaître son sentiment sur cette proposition.



La France s'est fixée, avec la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, et conformément à ses engagements européens, un objectif minimal de la part des énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie dans les transports de 10 % d'ici 2020 et d'au moins 15 % en 2030. Le Gouvernement considère que les biocarburants constituent un moyen important d'atteindre ces objectifs. La réglementation française, dans le respect du droit européen, notamment de la Directive (UE) 2015/1513 modifiant la Directive 2009/28/CE qui, elle-même, a été abrogée par la Directive 2003/30/CE, permet l'utilisation des huiles végétales pures et usagées en tenant compte de leurs spécificités techniques. Ainsi **les conditions d'utilisation en carburant de l'huile végétale pure sont fixées par le décret no 2007-446 du 25 mars 2007** établissant les mesures auxquelles doivent se conformer les distributeurs et les utilisateurs de ces huiles, en application de l'article 265 ter et quater du code des douanes. Les huiles végétales pures peuvent être utilisées, dans le respect de ces dispositions, pour l'alimentation des engins et tracteurs agricoles, pour l'avitaillement des bateaux de pêche professionnelle ou pour l'alimentation des véhicules des flottes captives de certaines collectivités territoriales et de leurs groupements.

Si ces huiles peuvent être utilisées dans les moteurs à injection directe sous réserve de l'aménagement du système d'alimentation, les constructeurs considèrent qu'elles ne sont

pas adaptées aux moteurs plus récents à injection indirecte ou à haute pression et n'apportent pas de garantie en cas d'utilisation.

Néanmoins, le Gouvernement souhaite le maintien de ce dispositif à défaut du développement de moteurs adaptés ou d'une norme qui permettrait d'assurer la qualité et la stabilité des carburants issus des huiles pures. Il faut rappeler par ailleurs que, **pour l'atteinte de l'objectif européen de 10 % d'énergie renouvelable utilisée dans les transports en 2020, un plafond a été fixé à 7 % pour l'incorporation des biocarburants en concurrence alimentaire.**

Par ailleurs, **si le statut de déchet des huiles végétales usagées ne permet pas de les utiliser directement en tant que carburant, elles peuvent être utilisées comme tel après avoir été soumises à une procédure de sortie du statut de déchet et un traitement (trans-estérification).** Le Gouvernement soutient leur valorisation et leur maintien dans le dispositif de double comptage dans la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP). **La part de ces matières est comptabilisée deux fois dans le carburant final leur donnant un avantage compétitif par rapport à d'autres biocarburants.** Ceci contribuera à l'atteinte des objectifs d'incorporation européens et nationaux en valorisant 1) les bilans de gaz à effet de serre de ces matières qui sont meilleurs que ceux des biocarburants issus de matières premières en concurrence alimentaire, 2) des circuits de collecte qui se sont développés avec néanmoins une marge de progression pour la collecte de gisements diffus auprès des particuliers et enfin 3) la contribution à une économie circulaire par la préservation des ressources.

Enfin, les huiles végétales pures peuvent être commercialisées en France, en tant que combustible pour une utilisation dans les chaudières pures ou en mélange. Dans ce dernier cas, il appartient aux utilisateurs de s'assurer auprès des fabricants de chaudières de leur compatibilité avec les matériels utilisés. Concernant les huiles végétales usagées, elles doivent faire l'objet d'un arrêté ministériel relatif à leur sortie du statut de déchet pour une utilisation comme combustible. Un projet d'arrêté est en cours de préparation au ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargé des relations internationales sur le climat. Une fois publié, le respect des critères qui y sont mentionnés permettra à tout exploitant d'une installation classée qui traite ce type de déchet de le commercialiser comme combustible.

Question N°
98019

de M. Bernard Debré (Les Républicains - Paris)

Question écrite

Ministère interrogé > Environnement, énergie et mer

Ministère attributaire > Environnement, énergie et mer

Rubrique > déchets, pollution et nuisances

Tête d'analyse > air

Analyse > qualité de l'air. zones à circulation restreinte. perspectives.



M. Bernard Debré appelle l'attention de Mme la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat sur le décret n° 2016-858 du 29 juin 2016 relatif aux **certificats qualité de l'air**. Prévue par la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, **cette classification des véhicules terrestres à moteur instaurée par ce décret et qui, comme le prévoit l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, permet de limiter l'accès à certaines zones urbaines, pose quelques problèmes dans sa mise en œuvre**. En effet, le 1er juillet 2016, la ville de Paris est devenue la première commune à avoir créé une zone à circulation restreinte en France. Si une période dite de « mansuétude » de trois mois a certes été prévue, les moyens et conditions d'obtention de la vignette CRIT'Air sont particulièrement limités : seules les personnes bénéficiant d'un accès à Internet et d'une carte bleue peuvent en effet commander ladite vignette. Or de nombreuses personnes ne peuvent ou ne sont pas en capacité de pouvoir commander cette vignette, ne maîtrisant pas Internet ou n'ayant pas de carte bleue, et aucun dispositif ne permet à l'heure actuelle de pouvoir effectuer la commande d'une quelque autre manière. Par ailleurs, de nombreux véhicules étrangers entrent et sortent régulièrement dans la capitale et aucun dispositif n'est, pour le moment, prévu pour ceux-ci afin de permettre à leurs propriétaires de se conformer au droit. Ainsi, au 1er octobre 2016, ces usagers de la route risqueront de devoir s'acquitter d'une amende de 35 euros du fait-même de l'incapacité de l'État à fournir des dispositifs d'obtention à tous, créant une situation de rupture devant les charges publiques et de rupture d'égalité face à la loi. Si le site Internet du ministère du développement durable annonce bien que de nouveaux dispositifs de commande de vignette seront mis en place dans la deuxième moitié de l'année 2017, cela laisse de très nombreux usagers dans une situation particulièrement désagréable durant ce laps de temps. En conséquence, il lui demande si le Gouvernement entend surseoir à l'obligation d'apposition de la vignette CRIT'Air sur l'ensemble du territoire national, et plus particulièrement dans Paris, le temps que tous les moyens de délivrance de cette vignette soient mis en place pour tous les conducteurs.



La qualité de l'air est une préoccupation majeure de nos citoyens. La pollution atmosphérique est à l'origine de 48 000 décès prématurés par an selon une étude récente de l'agence nationale de santé publique. Le non-respect des normes sanitaires dans de nombreuses agglomérations concernant les concentrations dans l'air de particules fines et de dioxyde d'azote ont par ailleurs conduit la Commission européenne à engager deux procédures précontentieuses contre la France. Un ensemble de dispositions, relatives au transport, au chauffage, à l'agriculture et aux territoires, a été engagé pour améliorer la qualité de l'air et garantir à nos citoyens le droit de respirer un air

sain. Parmi ces mesures, les collectivités les plus polluées ont la possibilité de restreindre la circulation des véhicules les plus polluants. Le transport routier est, en effet, source de 17 % des émissions de particules fines (PM_{2,5}). Les émissions n'étant pas homogènes sur le territoire, ce chiffre monte fortement dans les agglomérations les plus peuplées : il est de 30 % en Ile-de-France et de 58 % à Paris. Le transport routier représente par ailleurs, en moyenne nationale, 56 % des émissions d'oxydes d'azote. S'agissant d'une pollution locale, il appartient aux collectivités territoriales, en fonction des spécificités de leurs territoires, de choisir de restreindre la circulation des véhicules les plus polluants et de définir les véhicules concernés par les restrictions en trouvant un équilibre entre les enjeux sanitaires, les alternatives en matière de mobilité et les considérations économiques et sociales. Afin de maintenir une lisibilité du dispositif, le classement des véhicules est homogène sur l'ensemble du territoire et chacun peut commander en ligne son certificat qualité de l'air Crit'air depuis le 1er juillet 2016. Ce document sécurisé permet d'afficher la contribution du véhicule à la pollution atmosphérique. La présence d'un certificat qualité de l'air n'est obligatoire que pour circuler dans les zones à circulation restreintes telles que définies à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales. Or, les restrictions de circulation actuellement en vigueur dans Paris s'appuient sur une disposition dérogatoire prévue à l'article 49 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte. **Le certificat qualité de l'air reste donc basé sur une démarche volontaire au moins jusqu'au 1er janvier 2017.**

En parallèle, des évolutions du service de délivrance des certificats qualité de l'air sont en cours pour **permettre d'ici là, le traitement des demandes pour les flottes de plus de 50 véhicules, la commande par voie postale et le règlement par chèque ou virement, ainsi que le traitement des demandes pour les véhicules immatriculés à l'étranger.**

Question N°
94867

de M. Philippe Goujon (Les Républicains - Paris)

Question écrite

Ministère interrogé > Environnement, énergie et mer

Ministère attributaire > Environnement, énergie et mer

Rubrique > automobiles et cycles

Tête d'analyse > pollution et nuisances

Analyse > véhicules diesel. décalaminage.
perspectives.

M. Philippe Goujon appelle l'attention de Mme la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat sur **l'intérêt que pourrait présenter dans la lutte contre les émissions de polluants atmosphériques l'instauration d'une obligation de décalaminage aux véhicules diesel tous les 40 ou 50 000 km.** Cette technologie permet en effet de nettoyer les moteurs du dépôt des oxydations noirâtres (la calamine) qui l'empêchent de fonctionner correctement et augmentent la consommation de carburant et les émissions de particules polluantes. Aussi il lui demande si elle envisage de mettre en place une telle obligation et, le cas échéant, dans quels délais seront publiés les textes réglementaires afférents.



Le contrôle technique périodique obligatoire instauré en France comporte un contrôle de la pollution du véhicule à partir de la quatrième année suivant sa date de mise en circulation, puis tous les deux ans. L'article 65 de la loi no 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) prévoit un renforcement du contrôle des émissions de polluants atmosphériques et des particules fines émanant de l'échappement des véhicules particuliers ou utilitaires légers lors du contrôle technique. L'article 1 du décret 2016-812 du 17 juin 2016 pris application de cet article dispose que :

- pour les véhicules essence, le contrôle technique réalisé dans les conditions fixées en application de l'article R. 323-2 du code de la route est complété par la mesure des niveaux d'émission d'oxydes d'azote et de particules fines ;
- pour les véhicules diesel, ce même contrôle est complété par la mesure des niveaux d'émissions de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures imbrûlés, d'oxydes d'azote, de dioxyde de carbone et d'oxygène.

Le décret no 2016-812 prévoit ce renforcement pour les véhicules à motorisation essence et diesel. Ce décret prévoit que, dans un premier temps, ces mesures sont réalisées, lors des contrôles techniques périodiques ou complémentaires réalisés en application des articles R. 323-22 et R. 323-26 du code de la route, dans des installations de contrôle volontaires agréées conformément à l'article R. 323-14 du code de la route et désignées par arrêté du ministre chargé des transports. **Le Gouvernement n'envisage pas à l'heure actuelle d'imposer aux particuliers et aux sociétés des opérations de maintenance telle que le décalaminage.** En effet, bien qu'il existe plusieurs systèmes et moyens techniques de réaliser cette opération selon les prestataires de ce secteur, aucune démonstration de l'efficacité écologique d'une telle opération, tout en préservant les garanties de sécurité et

de durée de vie des véhicules, n'a encore été fournie. Une opération, telle que le décalaminage, doit faire l'objet d'essais précis et complets afin notamment de s'assurer que les véhicules concernés respectent l'ensemble des réglementations applicables. Pour établir les performances de leurs inventions, les personnes physiques ou morales peuvent en demander l'expertise à leurs frais par un laboratoire compétent dans le domaine de l'automobile ou des moteurs tel que l'union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle (l'UTAC CERAM) ou tout autre laboratoire agréé d'un pays de l'Union européenne (UE).

Question N°
90274

de M. Jean-Pierre Decool (Les Républicains - Nord)

Question écrite

Ministère interrogé > Écologie, développement durable et énergie

Ministère attributaire > Environnement, énergie et mer

Rubrique > automobiles et cycles

Tête d'analyse > développement durable

Analyse > performance énergétique. dispositif. homologation.



M. Jean-Pierre Decool attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur **l'amélioration de l'efficacité énergétique du parc véhicules**. L'article 40 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte dispose que l'État définit une stratégie pour le développement de la mobilité propre. Entre autres objectifs, cette stratégie concerne l'amélioration de l'efficacité énergétique du parc de véhicules. Des solutions techniques ont d'ores et déjà été développées en ce sens. **Des boîtiers additionnels permettent d'optimiser les performances d'un véhicule et ainsi de réduire la consommation de carburant et les émissions polluantes. Ces derniers ne font, à ce jour, l'objet d'aucune homologation au niveau national, contrairement à la plupart des pays européens.** Aussi lui semble-t-il utile d'**engager une étude approfondie sur l'amélioration de la qualité de l'air que pourrait permettre l'installation de ces kits**. Il lui demande de bien vouloir faire connaître sa position à ce sujet.



L'homologation d'un véhicule routier nécessite le respect de plus de 60 domaines réglementés concernant notamment la sécurité et la protection de l'environnement. Pour toute modification technique réalisée sur un véhicule, il est nécessaire d'apporter la preuve de l'absence d'impact sur la conformité du véhicule si cette modification est mineure ou d'apporter les preuves de conformité du véhicule modifié si cette transformation est notable. L'article R321-16 du code de la route traite de ce sujet et l'arrêté ministériel du 19 juillet 1954 modifié relatif à la réception des véhicules automobiles définit à son article 13 la notion de transformation notable. Une modification de la motorisation du véhicule ayant une influence sur des domaines réglementés tels que la puissance du moteur, les émissions polluantes, les émissions sonores, les émissions de CO2 et la compatibilité électromagnétique (dans le cas de la pose d'un boîtier électronique) est une transformation notable. Conformément à l'article R 321-16 du code de la route, le véhicule modifié doit faire l'objet d'une réception à titre isolé auprès des services locaux des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) /direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL) /la direction régionale et interdépartementale de

l'environnement et de l'énergie (DRIEE). Les justificatifs relatifs à la conformité des domaines réglementaires impactés ainsi que l'autorisation du constructeur à effectuer ce changement doivent être fournis à cette occasion. Ainsi, **les fabricants des boîtiers additionnels, destinés à améliorer l'efficacité énergétique d'un véhicule et/ou réduire ses taux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, doivent effectuer plusieurs analyses sur un panel de véhicules comprenant notamment des mesures de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques réglementés, avant et après montage, sur le véhicule afin de démontrer la conformité du véhicule modifié.** Ils peuvent en demander l'expertise à leurs frais par un laboratoire compétent dans le domaine de l'automobile ou des moteurs tel que l'UTAC CERAM (union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle) ou tout autre laboratoire agréé d'un pays de l'Union européenne.

Dans le cas particulier des kits destinés à équiper des véhicules essence déjà immatriculés pour leur permettre de fonctionner au bioéthanol, les professionnels du secteur ont transmis au ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargé des relations internationales avec le climat, à l'été 2016, un ensemble d'éléments visant à démontrer la faisabilité d'élaboration d'un cadre réglementaire pour l'homologation de tels kits de conversion. Des travaux sont engagés et les contacts avec les professionnels se poursuivent.

Question N°
74903

de M. Yves Nicolin (Les Républicains - Loire)

Question écrite

Ministère interrogé > Écologie, développement durable et énergie

Ministère attributaire > Environnement, énergie et mer

Rubrique > automobiles et cycles

Tête d'analyse > véhicules industriels

Analyse > déconstruction-recyclage. filière.
développement.



M. Yves Nicolin attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur la mission confiée à la députée de la 9e circonscription de Seine-Maritime, Estelle Grelier, le 2 octobre 2013, par le Premier ministre, concernant **le développement des filières de déconstruction et de recyclage de matériels de transports. Le recyclage et la valorisation des véhicules industriels en fin de vie constituent un puissant levier de création d'emplois et de richesses pour notre territoire.**

Les filières de déconstruction de ces matériels sont encore insuffisamment organisées, ne permettant pas d'atteindre les objectifs économiques souhaités. Le projet de pôle de déconstruction de Roanne, soutenu par l'État dans le cadre des investissements d'avenir, est l'un des outils important nationalement pour structurer et développer ces nouvelles activités industrielles à fortes composantes technologiques. Les conclusions et recommandations de la Mme Estelle Grelier étaient attendues 3 mois après le début de la mission soit au cours du 1er trimestre 2014. À ce jour rien n'a été publié. Aussi il lui demande de bien vouloir préciser la date de rendu des conclusions et des recommandations de cette mission qui doivent justement permettre d'accélérer ces mutations vers des modèles économiques plus rentables et plus vertueux en matière environnementale.



Le rapport de Mme Estelle Grelier n'a pas été publié mais a servi de base aux travaux d'élaboration de la loi de la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) qui a permis d'importantes avancées en matière d'économie circulaire, notamment en lien avec le secteur des transports ; ainsi cette loi prévoit notamment pour les véhicules hors d'usage abandonnés sur le domaine public ou dans les terrains privés, la possibilité

de les évacuer, par une procédure que doit suivre le maire de la commune, vers un centre de déconstruction agréé. Cette disposition va permettre aux collectivités de se séparer plus facilement des épaves qui sont sur leur territoire et aux installations de traitement de récupérer plus de matière à recycler. Par ailleurs, la LTECV a créé une filière pour le traitement et le recyclage des navires de plaisance ou de sport. Cette filière sera active à compter du 1er janvier 2018. La définition de son périmètre et de son champ d'action sont d'ores-et-déjà en cours de finalisation dans un projet de décret qui sera présenté au Conseil d'État en septembre 2016. Ces différentes dispositions sont de nature à créer de nombreux emplois et entreprises dans le domaine du recyclage.

Projet de loi de finances pour 2017

1. RAPPEL DU CALENDRIER



- La discussion de la première partie du PLF à l'Assemblée nationale a eu lieu du mardi 18 au lundi 24 octobre.
- L'examen de la seconde partie du PFL à l'Assemblée nationale a lieu pendant les trois premières semaines de novembre.
- La première partie du PLF 2017 a été examinée au Sénat en commission des finances le 9 novembre (grands équilibres) et le sera à nouveau le 16 novembre (articles de la première partie).
- La première partie du PLF sera examinée au Sénat en séance du 24 novembre au 13 décembre.
- La commission mixte paritaire et les navettes ultérieures auront lieu du mardi 13 au jeudi 22 décembre.
- L'adoption définitive du PLF devra intervenir au plus tard le vendredi 23 décembre, date qui correspond à l'échéance du délai constitutionnel de 70 jours qui court à compter du lendemain de la transmission de la lettre récapitulative des annexes.

2. RETOUR SUR L'EXAMEN DE LA 1ÈRE PARTIE À L'ASSEMBLÉE NATIONALE

*** Mercredi 12 octobre 2016, la commission des finances a examiné puis adopté la première partie du projet de loi de finances pour 2017**

Plusieurs amendements ont été discutés, notamment :

- L'extension de l'amortissement exceptionnel à l'acquisition de véhicules de 3,5 tonnes utilisant le carburant GNV
- La limitation de la hausse en 2017 du tarif de TICPE applicable au carburant GNV
- La convergence diesel-essence
- La déductibilité progressive de la TVA sur les achats d'essence des entreprises

Voici des extraits du compte-rendu de la commission.

« Article additionnel après l'article 7 : Extension de l'amortissement exceptionnel à l'acquisition de véhicules de 3,5 tonnes utilisant le carburant GNV

M. Olivier Faure. L'amendement I-CF90 entend **corriger une anomalie de la loi fiscale, qui offre la possibilité d'amortir fiscalement l'achat de poids lourds fonctionnant au gaz naturel ou au gaz naturel biométhane, mais la réserve aux véhicules de plus de 3,5 tonnes.** Nous proposons d'étendre le dispositif aux véhicules de 3,5 tonnes, ce qui permettrait aux PME qui n'ont pas de camions, mais des véhicules avec un poids total autorisé en charge (PTAC) de 3,5 tonnes, d'acquérir des véhicules propres en bénéficiant du suramortissement. Cela concerne **à peu près 1 500 véhicules par an, pour une moins-value fiscale de l'ordre de 600 000 euros**, soit un montant équivalent à l'épaisseur du trait. C'est en outre une manière d'encourager l'emploi, car cette filière en crée beaucoup : 1 000 aujourd'hui et 1 800 prévus pour 2020. Il serait difficilement compréhensible de ne pas avoir une vision cohérente de la fiscalité écologique et d'exclure les véhicules de 3,5 tonnes de ce dispositif.

M. Jean-Louis Gagnaire. On observe, en France, un tropisme pour les véhicules exclusivement

électriques, alors que des solutions alternatives existent, avec le gaz naturel pour véhicules (GNV) et le bioGNV. Il faudra bien, en effet, évacuer le biogaz produit par des installations autour des exploitations agricoles. Cette tendance pro-électrique demande donc à être corrigée par des dispositions fiscales en faveur du bioGNV. Il y a, dans notre pays, des constructeurs qui méritent d'être soutenus. Compte tenu du nombre limité de véhicules concernés, le coût pour les finances publiques n'est pas exorbitant.

Le bioGNV est une solution intéressante pour certains tonnages pour lesquels il n'existe pas d'offre suffisante de véhicules électriques. Nous voulons encourager cette solution propre, industrielle, que d'autres pays ont d'ailleurs développée.

Mme Marie-Christine Dalloz. Le GNV et le bioGNV sont utilisés essentiellement pour la livraison au dernier kilomètre ou dans le secteur de la logistique urbaine. En montagne, par exemple, où les véhicules électriques sont inutilisables pour peu que l'on veuille mettre le chauffage, écouter la radio et parcourir une certaine distance, le GNV et le bioGNV sont une bonne solution. (...)

M. Serge Bardy, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Le GNV et le bioGNV permettent une réduction importante des émissions de particules d'oxyde d'azote, comme le confirment les tests en conditions réelles de roulage, réalisés par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME). Le bioGNV permet **une réduction de 75 % des émissions de CO2 par rapport au diesel. Il convient donc de favoriser ces carburants.**

M. Éric Alauzet. L'objectif de ce surinvestissement est de relancer l'économie et l'activité des entreprises. C'est très bien, mais, si l'on arrive à sélectionner ces projets en fonction de l'impact écologique qu'ils peuvent avoir, si l'on cumule l'économie, l'écologie et la santé, on a tout juste. Comme l'a dit Jean-Louis Gagnaire, la loi relative à la transition énergétique a beaucoup d'avantages, mais, dans le domaine des transports, elle est orientée essentiellement vers l'électrique. Il faut envisager une autre dimension, telle que le GNV et le bioGNV – soit une énergie fossile et une énergie renouvelable. **Le GNV prépare des alternatives écologiques, ce qui n'est pas le cas du diesel. Derrière le GNV, il y a du biogaz, qui va sans doute se développer énormément dans les années à venir.**

Mme la rapporteure générale. Cet amendement fait partie d'une série de quatre amendements, qui ont tous été déposés à l'identique à sept ou huit exemplaires. **J'imagine donc qu'ils ont une source commune, si insistante que j'ai refusé de la recevoir. J'aime les débats, mais je n'aime pas qu'on me force la main. Je pense que cette source se reconnaîtra : je lui enverrai, en tout cas, le compte rendu de cette réunion.**

L'amendement est intéressant, car il faut en effet diversifier les énergies, et il donne un débouché aux agriculteurs qui pratiquent la méthanisation. Cependant, trois questions se posent. La première est celle du **coût**. En 2015, 437 véhicules utilitaires légers fonctionnant au GNV ont été vendus en France. Même si l'on part d'une hypothèse de 1 500 véhicules vendus en 2017, on ne dépasse guère 4 millions d'euros, ce qui ne serait pas inenvisageable pour les finances de l'État. D'autre part, n'élargirait-on pas une niche fiscale en faveur d'un carburant spécifique alors que Charles de Courson a défendu ce matin un amendement pour limiter les niches ? Enfin, il faudrait dire à la source commune que son amendement présente un défaut de rédaction. Il serait préférable d'écrire : « Au premier alinéa de l'article 39 decies A du code général des impôts, les mots : "de plus de" sont remplacés par les mots "dont le poids est supérieur ou égal à". » Ce serait alors un amendement adapté. **En tout état de cause, je m'en remets à la sagesse de la commission, avec un a priori assez favorable. (...)**

La commission adopte les amendements I-CF90, I-CF120, I-CF137, I-CF254, I-CF372 et I-CF450

Article additionnel après l'article 11 : Limitation de la hausse en 2017 du tarif de TICPE applicable au carburant GNV

La commission aborde alors l'amendement I-CF276 de Mme Marie-Christine Dalloz.

Mme Marie-Christine Dalloz. L'augmentation de plus de 60 % de la fiscalité du GNV envisagée par le projet de loi ne me paraît pas tenir compte de la dimension alternative de ce carburant essentiel, qui concourt aux objectifs légaux de réduction d'émission de CO₂, de particules et autres polluants atmosphériques.

L'amendement propose donc de **préserver l'avantage compétitif du GNV en réduisant la hausse de sa fiscalité. Cela évitera de pénaliser ses utilisateurs, notamment les PME de transport routier de marchandises qui ont investi dans ce carburant durable.**

Mme la rapporteure générale. Cet amendement, plutôt vertueux sur le plan écologique, **ne coûte sans doute que 1 à 2 millions d'euros...**

Mme Marie-Christine Dalloz. De plus, il serait cohérent de l'adopter puisque nous avons déjà donné tout à l'heure un signal positif concernant le GNV.

Mme la rapporteure générale. Sagesse.

La commission adopte l'amendement.

Après l'article 11

Elle en vient ensuite aux amendements identiques I-CF118 de M. Jean-Louis Gagnaire, I-CF209 de M. Charles de Courson, I-CF251 de Mme Marie-Christine Dalloz, I-CF370 de M. Éric Alauzet et I-CF451 de la commission du développement durable.

M. Jean-Louis Gagnaire. Je propose ici d'harmoniser les taxations, car, au fil des amendements, on aboutit à des incohérences. **Les biogaz devraient être considérés comme tels, qu'ils soient ou non mélangés à du gaz naturel.** Ce genre d'aberrations est sans doute notre œuvre collective. **Je suis donc prêt à retirer mon amendement pour que nous nous en expliquions dans l'hémicycle.**

L'amendement I-CF118 est retiré.

M. Charles de Courson. J'ai toujours soutenu qu'il fallait taxer les énergies non renouvelables et ne pas taxer les énergies renouvelables. Pour respecter ce principe, il suffit d'établir un prorata. C'est ce que nous proposons en préconisant de **prendre en considération le caractère renouvelable du bioGNV dans le taux de TICPE qui lui est appliqué.** C'est logique !

Mme Marie-Christine Dalloz. Mon amendement est identique. La mesure est en effet logique. La notion de traçabilité est ici fondamentale.

M. Éric Alauzet. Depuis deux ans, depuis que la contribution énergie climat existe, cela fait quatre fois que je dépose cet amendement. Jusqu'à présent, j'étais seul à le faire. En disant cela, je veux simplement montrer que cette proposition vient de loin et qu'elle n'a rien de circonstanciel. Il y a là une anomalie, une ambiguïté qu'il faut dissiper : est-ce d'une énergie renouvelable que nous parlons, oui ou non ?

Le biogaz fabriqué par les paysans et directement réinjecté dans les tracteurs n'est pas assujéti à la « contribution climat énergie » ; le même biométhane – il change à peine de nom – l'est, sous prétexte qu'il est réinjecté dans le réseau. Et que l'on ne m'objecte pas que l'on ne sait pas compter les molécules de gaz qui entrent dans le réseau ! On peut le faire aussi bien que pour les électrons qui sortent d'un capteur photovoltaïque !

M. le rapporteur pour avis de la commission du développement durable. Je me joins aux arguments déjà développés. **Il faut distinguer le carburant bioGNV grâce à la certification de son origine.**

Mme la rapporteure générale. L'année dernière, nous avons proposé d'organiser un rendez-vous avec **les douanes, qui nous ont répété cette année que la traçabilité est impossible une fois que le gaz a été injecté dans le réseau.** Je ne suis pas spécialiste du sujet ; je peux prévoir un nouveau rendez-vous d'ici à la semaine prochaine, si vous le souhaitez. Mais il faudra venir !

M. Charles de Courson. Ce vieil argument de la direction des douanes ne tient pas.

Mme la rapporteure générale. Vous le leur direz.

M. Charles de Courson. Il ne faut pas nous prendre pour des zozos ! On sait bien quelle proportion de chaque gaz on a injectée dans le réseau ; il suffit d'établir un prorata sur cette base.

M. Dominique Lefebvre, président. Mes chers collègues, retirez-vous vos amendements compte tenu de la proposition de la rapporteure générale, sachant que vous pourrez les redéposer en vue de notre réunion au titre de l'article 88 pour en discuter avec le ministre responsable des douanes ?

*Les amendements sont retirés.
(...)*

La commission examine, en discussion commune, les amendements I-CF355 et I-CF357 de Mme Eva Sas.

Mme Eva Sas. La « contribution climat énergie » et la convergence diesel-essence ne s'appliquent pas aux transports routiers, ce qui constitue une aberration. Cet amendement vise à les y soumettre à partir de 2017, et à rattraper l'année 2016.

Le second amendement propose d'appliquer la « contribution climat énergie » et la convergence diesel-essence pour l'année 2017, sans rattrapage de l'année 2016.

La contribution avait pour objet de limiter les émissions polluantes du transport routier. La situation actuelle est aberrante. Il faut y remédier.

Mme la rapporteure générale. La mesure proposée représente **une hausse de TICPE de 6 centimes par litre de gazole. J'observe par ailleurs que les taxis et les autocars bénéficient aussi d'un tarif spécifique pour ces taxes. Avis défavorable.**

Mme Eva Sas. Je rappelle que mon premier amendement représente 6 centimes, et le second 3 centimes. **Je ne vois pas sur quoi on pourrait se fonder pour avancer que les ménages peuvent payer 3 centimes de plus, mais pas les transporteurs routiers.** Soit on a des objectifs écologiques, soit on n'en a pas.

*La commission rejette les amendements.
(...)*

Puis elle en vient à l'amendement I-CF343 de Mme Eva Sas.

Mme Eva Sas. Cet amendement vise à **améliorer le barème bonus-malus en introduisant un malus sur les émissions d'oxydes d'azote (NOx).** Il paraît cohérent, au moment où l'on augmente la fiscalité sur le carburant diesel, de décourager l'achat de véhicules diesel. Actuellement, le bonus-malus est

fondé sur les émissions de CO₂, ce qui, de fait, contribue à accorder un avantage aux véhicules diesel qui émettent moins de CO₂. Il est paradoxal que le système du bonus-malus encourage l'achat de véhicules diesel.

Mme la rapporteure générale. La disposition que vous proposez a déjà été présentée l'an dernier. L'intention est louable. **Le problème, c'est que vous proposez de créer un malus sans bonus. Celui-ci s'élèverait à 150 euros pour les véhicules dépassant un certain seuil de NOx.** Je pense au contraire qu'il faut rééquilibrer la fiscalité écologique dont les trois quarts pèsent aujourd'hui sur les ménages. Votre amendement pose également un problème de conformité avec l'article 34 de la Constitution sur les modalités de recouvrement, même s'il s'agit là d'une question d'ordre juridique. Avis défavorable.

Mme Eva Sas. Vous me dites que la fiscalité écologique pèse essentiellement sur les ménages. Il est dommage que vous ayez rejeté tout à l'heure un amendement qui visait à appliquer la fiscalité écologique aux transporteurs routiers.

La commission rejette l'amendement. (...)

Article additionnel après l'article 12 : Déductibilité progressive de la TVA sur les achats d'essence des entreprises

La commission examine, en discussion commune, l'amendement I-CF214 de M. Charles de Courson, les amendements I-CF385 et I-CF384 de M. Éric Alauzet et l'amendement I-CF113 de M. Marc Goua.

M. Charles de Courson. Mon amendement vise à **rendre déductible pour les entreprises la TVA sur l'essence dans les mêmes conditions que la TVA sur le gazole.** Le Gouvernement nous avait demandé de lisser cette mesure sur cinq ans afin de ne pas trop déstabiliser le marché des véhicules d'entreprise.

Mme la rapporteure générale. Avis favorable.

M. Éric Alauzet. Nous sommes mûrs pour appliquer la même récupération au gazole et à l'essence. Près de 95 % des véhicules de société roulent au diesel. Le coût de la mesure est faible, entre 15 et 20 millions d'euros, et s'équilibre assez rapidement, puisque la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) sur l'essence est plus élevée que sur le gazole.

M. Marc Goua. Il est en effet paradoxal qu'une entreprise puisse récupérer la TVA sur le diesel et pas sur l'essence.

Mme la rapporteure générale. Pour récapituler, les trois amendements proposent d'aligner les deux régimes : celui de notre collègue Marc Goua, en deux ans, ceux de notre collègue Éric Alauzet, en deux ou trois ans, et celui de notre collègue Charles de Courson en cinq ans. C'est ce dernier amendement qui me semble le mieux à même de préparer la transition industrielle avec les constructeurs automobiles, tout en parvenant à l'objectif final d'alignement de ces deux régimes.

M. Charles de Courson. Je souligne que c'est une mesure qui rapporte. Car la consommation en essence, plus taxée, n'en sera que plus élevée. Le gain pourrait selon moi s'élever à quelque 8 millions d'euros par an. (...) »

*** Le vote sur l'ensemble de la première partie s'est tenu le 25 octobre**

Pour rappel, parmi les amendements adoptés :

- **Étendre l'amortissement fiscal supplémentaire exceptionnel sur les poids lourds fonctionnant au gaz naturel (GNV) et au biométhane carburant (bioGNV) aux véhicules de 3,5 tonnes**, soit le segment des véhicules utilitaires légers (VUL) largement utilisés par le secteur de la logistique urbaine et de la livraison du dernier kilomètre.

Adt I-296 de Valérie Rabault, rapporteure générale

<http://www.assemblee-nationale.fr/14/amendements/4061A/AN/296.asp>

- **Rajouter un complément concernant l'ED95 au dispositif voté en loi de finances 2016 concernant le biométhane et le gaz.**

Adt I-535 de Demilly

<http://www.assemblee-nationale.fr/14/amendements/4061A/AN/535.asp>

Sous-amendement : amendement rédactionnel - "le carburant ED95 composé d'un minimum de 90,0 % d'alcool éthylique d'origine agricole"

Sous-Adt I-812 de Valérie Rabault, rapporteure générale

<http://www.assemblee-nationale.fr/14/amendements/4061A/AN/812.asp>

- **Rééquilibrer les montants de la nouvelle majoration de TICPE au profit du STIF en faveur de l'essence.**

Adt I-826 d'Eric Alauzet

<http://www.assemblee-nationale.fr/14/amendements/4061A/AN/826.asp>

- **Exonérer de TICGN le biométhane injecté dans les réseaux**, au même titre que celui qui est valorisé directement sur site.

Adt I-31 de Damien Abad

<http://www.assemblee-nationale.fr/14/amendements/4061A/AN/31.asp>

- **Soumettre la consommation d'électricité des autobus hybrides rechargeables ou électriques au même tarif réduit de la taxe intérieure de consommation applicable aux consommations finales d'électricité.**

Adt I-758 d'Olivier Faure

<http://www.assemblee-nationale.fr/14/amendements/4061A/AN/758.asp>

- **Établir pour les voitures particulières un alignement en 5 ans du régime fiscal de l'essence par rapport au gazole et à l'E85 qui bénéficient de 80 % de déductibilité.**

Adt I-305 de Valérie Rabault, rapporteure générale

<http://www.assemblee-nationale.fr/14/amendements/4061A/AN/305.asp>

- **Supprimer l'exonération du paiement de la taxe hydraulique pour les entreprises de production d'énergie frigorifique recourant au refroidissement par eau de rivière & maintenir en 2017 le montant du produit de la taxe hydraulique au profit de VNF.**

Adt I-146 de Stéphane Saint-André

<http://www.assemblee-nationale.fr/14/amendements/4061A/AN/146.asp>

3. EXAMEN DE LA 2ÈME PARTIE AU SÉNAT

*** Examen des crédits de la mission Ecologie, Développement et mobilité durables ; CRÉDITS REJETÉS**

La mission « Écologie, développement et mobilité durables » porte une part importante des moyens que le ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer (MEEM) met au service du développement durable et de la lutte contre le dérèglement climatique. Examinés en commission élargie le 26 octobre, les crédits de la mission ont été examinés en séance publique à l'Assemblée nationale et en Commission des finances au Sénat mercredi 2 novembre.

Le budget de la mission est fixé à **8.987 millions d'euros**, soit une légère hausse par rapport à 2016.

[Consulter le récapitulatif des crédits et emplois « Écologie, Développement et mobilité durables » pour 2017](#)

Lors de la réunion de la commission élargie sur les crédits de la mission Ecologie, développement et mobilité durables (26 octobre), plusieurs points ont été abordés, dont notamment :

- l'alignement de la fiscalité du diesel sur celle de l'essence
- la révision du dispositif bonus-malus écologique
- le rapport d'information sur l'application de la loi de transition énergétique pour la croissance verte
- la prise en charge des véhicules hors d'usage
- le marché de l'occasion des véhicules électriques

Les crédits ont ensuite été examinés en commission des finances du Sénat, où ils ont été rejetés. Pour rappel, **Jean-François HUSSON** est rapporteur spécial sur la mission "Écologie, développement et mobilité durables" et sur les comptes d'affectation spéciale "Aide à l'acquisition de véhicules propres" et "Transition énergétique".

Jean-François HUSSON a déploré une **politique budgétaire et fiscale du Gouvernement en matière de transition énergétique à la fois « insuffisante et incohérente »**.

[Consulter le communiqué de la commission](#)

4. EXAMEN DE LA 2ÈME PARTIE À L'ASSEMBLÉE NATIONALE

Jeudi 10 novembre, la commission des finances de l'Assemblée nationale a examiné les **amendements sur les articles non rattachés du PLF 2017**. L'examen de ces articles non rattachés aura lieu **en séance les 17, 18 et 21 novembre**.

Parmi les amendements adoptés, à noter particulièrement :

- **Article 42. Incitation au verdissement des véhicules de sociétés**

Adt CF489 de Valérie Rabault, rapporteure générale

http://www.assemblee-nationale.fr/14/amendements/4061C/CION_TOUTE/CF489.asp

Actuellement, le plafond de déductibilité à l'achat des véhicules d'entreprise est habituellement fixé à 18 300 euros (sauf pour les véhicules les plus polluants, pour lesquels un plafond minoré de 9 900 euros s'applique).

Le projet de loi propose, pour favoriser l'acquisition de véhicules plus propres et lutter contre le réchauffement climatique, de mettre en place **un seuil majoré à 30 000 euros pour les véhicules les plus propres, émettant moins de 60 grammes de CO2 par kilomètre, ce qui aiderait à la fois les véhicules 100 % électriques et les véhicules hybrides rechargeables**. Pour les entreprises dont le bénéfice est imposé en moyenne à 20 %, cela représenterait donc une incitation fiscale d'un peu plus de 2 300 euros.

Cet amendement, qui accroît les recettes de l'État par rapport au texte de l'article 42, vise à **réserver cet avantage important aux véhicules 100 % électriques** (qui commencent à se diffuser en France grâce à une offre importante proposée notamment par les constructeurs automobiles français), **tout en maintenant une majoration six fois plus faible pour les véhicules hybrides rechargeables**, qui présentent aussi un intérêt écologique.

Pour les véhicules hybrides rechargeables, il est ainsi proposé que le plafond de déductibilité soit fixé à 20 300 euros, soit une incitation fiscale moyenne de l'ordre de 400 euros par véhicule, c'est à dire près de six fois moins élevée que pour les véhicules électriques (qui bénéficieront d'un avantage moyen de 2 300 euros).

En tenant compte du droit déjà applicable et du dispositif proposé par l'article 42 du projet de loi, les plafonds de déductibilité seraient donc les suivants en 2017 :

- 9 900 euros au-delà de 155 grammes de CO2 (véhicules les plus émetteurs) ;
- 18 300 euros entre 60 et 155 grammes de CO2 (véhicules thermiques à émissions faibles ou moyennes) ;
- 20 300 euros entre 20 et 60 grammes de CO2 (véhicules hybrides rechargeables) ;
- 30 000 euros en-dessous de 20 grammes de CO2 (véhicules 100 % électriques).

Cette solution équilibrée tient compte de la situation industrielle actuelle en France, tout en orientant de façon cohérente les comportements d'achat et d'investissement en faveur de la lutte contre le réchauffement climatique.

En outre, elle est en phase avec les aides proposées dans le cadre du bonus pour l'acquisition de véhicules particuliers : les aides dans ce cadre sont actuellement de 6 300 euros pour les véhicules émettant moins de 20 grammes de CO2 et de 1000 euros pour les véhicules émettant de 20 à 60 grammes de CO2.

5. PROJET DE RÉVISION DU DISPOSITIF BONUS-MALUS ÉCOLOGIQUE POUR 2017

En vue de la **révision du dispositif bonus-malus pour l'année 2017**, le gouvernement envisage plusieurs évolutions. Dans son rapport pour avis sur les transports terrestres et fluviaux, la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire indique que « **le Gouvernement considère que, dans sa version actuelle, le malus n'est plus assez incitatif pour réduire les émissions de CO₂. Le barème du malus en vigueur en 2016 va donc évoluer en 2017 : le seuil de déclenchement du malus est abaissé à 127 gCO₂/km et le barème est « lissé » en conséquence pour éviter les effets de seuil. Le montant du malus ira désormais de 50 euros (pour les modèles de véhicules émettant plus de 127 gCO₂/km) à 10 000 euros (pour les véhicules émettant plus de 191 gCO₂/km). S'agissant des aides à l'achat, ces prévisions de dépenses se fondent sur les hypothèses de ventes d'environ 6 000 véhicules hybrides rechargeables et 52 000 véhicules électriques.**

Les modifications prévues pour 2017 sont les suivantes :

- un maintien à l'identique (à 1.000 euros) du bonus versé en faveur des véhicules hybrides rechargeables, mais avec la suppression du bonus de 750 euros sur les véhicules hybrides non rechargeables ;
- un maintien du montant total de 10.000 euros pour la prime à l'achat de véhicules électriques, mais avec un bonus de 6.000 euros tandis que la prime à la conversion passe à 4.000 euros ;
- un plafonnement à 40.000 euros du prix d'achat des voitures électriques et hybrides rechargeables éligibles au bonus ;
- la création d'un bonus pour certains deux-roues électriques, avec des modalités qui seront fixées par voie réglementaire.

Quant à la prime à la conversion (l'aide au retrait de véhicules polluants), la baisse importante des crédits demandés (27 millions contre 60 millions d'euros pour 2016) correspond à un ajustement des prévisions de dépenses au regard de l'exécution constatée au cours des premiers mois de 2016, et à l'hypothèse d'un volume d'environ 6 000 véhicules électriques éligibles à une prime de 4 000 euros en 2017. En revanche, le dispositif juridique de la prime à la conversion ne fait l'objet d'aucune modification. »

A noter que si la physionomie du malus est fixée par voie législative, la partie bonus est fixée par décret.

➔ Le CVE a mené une action de lobbying afin d'alerter les décideurs sur les dangers de cette mesure (voir page 40).

Missions d'information

*** Rapport d'information de la mission d'information sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale**

Pilotée par **Sophie Rohfritsch**, Présidente et **Delphine Batho**, Rapporteuse, cette mission d'information avait été formée à la suite du scandale Volkswagen en septembre 2015 avec pour **objectif de formuler des propositions pour la réorientation de la filière automobile**.
Mercredi 12 octobre 2016, la mission d'information a adopté son rapport.

[Consulter le rapport en intégralité](#)

Parmi les 120 propositions :

Proposition n°2 : Formaliser, avant fin 2016, l'acte fondateur de l'alliance française écologie-automobile, sous la forme d'engagements réciproques et volontaires, donnant lieu à un protocole signé par l'État et la filière automobile.

Proposition n° 5 : Interdire expressément les techniques dites d'« optimisation » des protocoles d'homologation dans la nouvelle législation européenne, en établissant une liste formelle et complète des pratiques proscrites.

Proposition n° 7 : Pour une norme unique : ouvrir le chantier de l'élaboration d'une nouvelle norme Euro 7, sur une base refondée. La France doit exiger l'ouverture rapide d'une négociation européenne en vue de l'élaboration d'une norme Euro 7 :

- identique pour tous les véhicules à énergie fossile, diesel comme essence ;
- intégrant tous les paramètres de pollution et remettant en cohérence toutes les directives relatives au climat et à la qualité de l'air qui s'appliquent à l'automobile ;
- fixant le nouvel horizon des progrès à accomplir en matière de NOx, de particules fines et de CO2.

Proposition n° 8 : La « règle des 5 ans » : Respecter un délai de 5 ans entre l'adoption par les pouvoirs publics d'une nouvelle norme environnementale applicable à l'automobile et son entrée en vigueur effective. Parallèlement,

affirmer, dix ans à l'avance, le nouvel objectif cible en matière de protection du climat et de l'environnement, afin de favoriser la R&D et l'innovation.

Proposition n° 9 : Créer une Agence européenne indépendante en charge :

- de la surveillance de marché et du contrôle de conformité des véhicules en circulation ;
- des procédures de sanctions en cas de non-conformité ;
- de l'agrément des services techniques désignés par les autorités nationales d'homologation pour garantir le respect de standards de qualité et de déontologie.

Un mémorandum de la France, adressé à ses partenaires européens, doit ouvrir le débat sur cette proposition dans le cadre de l'examen de la proposition de règlement relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules.

Proposition n° 11 : Projet de loi relatif à la création d'un service à compétence nationale chargé du contrôle a posteriori des émissions polluantes des véhicules en circulation, dénommé Bureau d'enquête et d'analyse sur la pollution des véhicules (dit BEA-PV).\$

Proposition n° 12 : Projet de décret relatif à la création d'un service à compétence nationale chargé du contrôle a posteriori des émissions polluantes des véhicules en circulation, dénommé Bureau d'enquête et d'analyse sur la pollution des véhicules (dit BEA-PV). Insérer à la partie réglementaire du chapitre IX du

titre II du livre II du code de l'environnement, les dispositions suivantes.

Proposition n° 17 : Compléter le code de la consommation et le code pénal pour renforcer les sanctions en matière de tromperie et de fraude à l'homologation :

– à l'article L213-1 du code de la consommation, sanctionner la tromperie sur les risques inhérents au produit d'une sanction pécuniaire d'un montant maximal de 5 % du chiffre d'affaires hors taxes du dernier exercice clos, taux porté à 10 % en cas de nouvelle violation de la même obligation, et pouvant être augmenté de façon proportionnée à la gravité du manquement et aux avantages qui en sont tirés.

– à l'article 441-6 alinéa 1 du code pénal, sanctionner le fait, pour une personne morale, de se faire délivrer indûment par une administration publique ou par un organisme chargé d'une mission de service public, par quelque moyen frauduleux que ce soit, un document destiné à constater un droit, une identité ou une qualité ou à accorder une autorisation d'une sanction pécuniaire dont le montant est proportionné à la gravité du manquement et aux avantages qui en sont tirés, d'un montant maximal de 5 % du chiffre d'affaires hors taxes du dernier exercice clos, taux minimum porté à 10 % en cas de nouvelle violation de la même obligation.

Proposition n° 19 : Délivrer aux consommateurs une information sur le coût d'usage kilométrique lors de l'achat d'un véhicule. Confier à la DGCCR l'élaboration d'une base de calcul harmonisée, en lien avec les constructeurs et les associations de consommateurs, pour établir un indicateur fiable.

Proposition n° 20 : Appliquer à partir de 2017 « la règle des 5 ans » au rythme de convergence progressive des fiscalités sur le diesel et l'essence, pour que l'écart de TICPE soit supprimé au 1er janvier 2021.

Proposition n° 21 : Supprimer progressivement l'écart de TICPE sur le gazole

et l'essence, par un mouvement de +1 centime / -1 centime chaque année pendant cinq ans, aboutissant à la neutralité fiscale sur les carburants fossiles au 1er janvier 2021. Inscrire dans la loi, dès l'examen du projet de loi de finances pour 2017, les dispositions correspondantes au tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes.

Proposition n° 23 : Appliquer la neutralité fiscale aux véhicules d'entreprises, en étendant progressivement, sur cinq ans, la déductibilité de TVA, actuellement possible pour le seul diesel, à l'essence, conformément à la proposition conjointe de l'OVE et du CCFA. (...)

Proposition n° 24 : Etendre la récupération de TVA sur les achats de véhicules de société selon la même progressivité en cinq ans.

Proposition n° 26 : Réformer les bases du bonus-malus pour ajouter au critère basé sur les émissions de CO₂, un critère relatif à la qualité de l'air en adéquation avec la norme Euro.

Proposition n° 34 : Avancer l'entrée en vigueur du volet « pollution » du contrôle technique au 1er janvier 2018, par l'analyse « cinq gaz » à l'échappement. Dans un premier temps des contrôles « à blanc », sans contre-visite, seront réalisés pour sensibiliser les automobilistes. Modifier en ce sens le décret du 17 juin 2016.

Proposition n° 42 : Modifier le dispositif des certificats qualité de l'air :

- rendre le certificat qualité de l'air obligatoire à partir du 1er janvier 2018 ;
- rendre les certificats qualité de l'air gratuits ;
- après une première attribution sur déclaration ou à l'immatriculation du véhicule, renouveler le certificat qualité de l'air à chaque contrôle technique, conformément à l'article 37 de la loi de transition énergétique.
- modifier les critères de classification afin qu'ils respectent la neutralité technologique, et soient fondés sur le seul niveau des émissions polluantes.

Proposition n° 43 : Enclencher immédiatement une saisine de la DGCCRF à l'encontre du « AdBlue Emulator Box » et de tout dispositif comparable permettant de désactiver le système de traitement des NOx sur les véhicules lourds. Interdire et sanctionner la vente en ligne de ces logiciels de fraude. Saisir la DGFIP des implications de cette tricherie en matière fiscale.

Proposition n° 44 : Pour déployer le retrofit des poids lourds :

- dans le cadre des plans de protection de l'atmosphère, accorder aux propriétaires de véhicules lourds souhaitant s'équiper d'un dispositif de post-traitement des émissions de seconde monte une aide de l'ADEME – et éventuellement par les collectivités territorialement concernées ;
- développer un accompagnement technique et administratif des équipementiers du retrofit pour l'homologation des systèmes de post traitement de seconde monte pour les poids lourds.

Proposition n° 45 : Instaurer une prise en charge à 100 % des formations à l'éco-conduite par les organismes paritaires collecteurs agréés (OPCA).

Proposition n° 61 : Pour soutenir le déploiement de l'automobile électrique :

- Assurer dans les plus brefs délais l'interopérabilité pour l'utilisateur de toutes les infrastructures de recharge installées sur le territoire, en publiant le décret IRVE.
- Établir un schéma directeur national des infrastructures de recharge pour assurer la cohérence géographique de l'implantation des bornes et la pertinence des technologies choisies (lente, standard, accélérée, rapide ou ultrarapide).
- Inciter les collectivités à mettre en place des avantages à l'usage pour le véhicule électrique (voies de circulation réservées).

Proposition n° 63 : Établir une feuille de route pour le véhicule à hydrogène décarbonée :

- dans l'immédiat, soutenir le déploiement de flottes captives, qui n'engendrent pas des coûts d'infrastructure trop lourds ;

- apporter un fort soutien à la R&D au travers du PIA III pour inciter les constructeurs à concevoir une offre française du véhicule hydrogène à horizon de 5 ans au plus tôt, de 2025 au plus tard ;

- organiser une task force entre la filière automobile française et les entreprises leader de la technologie ou engagées sur le stockage de l'énergie (Air Liquide, Total, Engie, Saft...).

Proposition n° 64 : Développer résolument le GNV et le bioGNV pour le transport routier de marchandises par poids lourds :

- la législation française doit reconnaître le biométhane comme un biocarburant avancé pris en compte dans les objectifs de 10 % de carburants renouvelables à l'horizon 2020 et de 15 % à l'horizon 2030, que fixe la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) ;
- mettre en place une aide de l'ADEME aux PME pour l'achat de poids lourds GNV pour la conversion progressive des flottes des PME ;
- préparer un second appel à projet de l'ADEME pour soutenir la création de stations bioGNV de proximité dans les territoires ;
- pour le GNL, accélérer la présentation du programme national de déploiement de ce carburant prévu par la législation européenne.

Proposition n° 65 : Fixer les critères du bonus-malus dans un cadre pluriannuel d'au moins trois ans, pour mettre fin au changement perpétuel de ses règles. Dès à présent, dans le projet de loi de finances pour 2017, rétablir le bonus pour les hybrides.

Proposition n° 66 : Appliquer la « la règle des 5 ans » au cadre fiscal des énergies de la mobilité propre et renouvelable. Dans ce cadre, créer un taux spécifique de TICPE pour le bioGNV.

Proposition n° 68 : Établir un plan « France véhicule autonome », avec une feuille de route à l'horizon 2030 indiquant :

- les fonds publics alloués au déploiement du véhicule autonome ;
- les investissements anticipés et leurs échéances ;

- le calendrier des expérimentations envisagées ;
- les échéances des modifications législatives et réglementaires nationales et européennes nécessaires au déploiement des véhicules autonomes (cf. infra) ;
- les résultats espérés, année par année, en termes d'autonomisation des véhicules (dispositifs commercialisés, pourcentage du parc partiellement ou totalement automatisé...).

Proposition n° 76 : Rendre obligatoire l'homologation des logiciels et algorithmes pilotant tout ou partie du fonctionnement d'un véhicule.

Proposition n° 79 : Porter une initiative française pour que soit élaboré au plus vite, au niveau européen, un système et des normes d'homologation des véhicules autonomes propres à garantir la sécurité des usagers de la route.

Proposition n° 86 : Pour que le redressement significatif de la filière automobile française contribue à la reprise des embauches durables dans les sites de production :

- fixer des plafonds d'emplois intérimaires déterminés en fonction de la dimension des sites ;
- apporter des garanties statutaires aux salariés en cas d'externalisation d'activités, par un avis conforme du comité d'entreprise ainsi qu'un droit à la réintégration.

Proposition n° 87 : Inciter les constructeurs et équipementiers à renforcer leurs budgets de R&D en mobilisant tous les soutiens publics compatibles avec le cadre européen, et dans le cadre du protocole de l'alliance française écologie-automobile prévoyant l'écosystème d'un État facilitateur de l'innovation : prévisibilité des normes et clarté des objectifs de long terme.

Proposition n° 92 : Maintenir les participations de l'État au capital de Renault et de PSA, actionnaire de référence de long terme pour :

- accompagner les efforts de développement de groupes fortement exposés à la concurrence internationale, tant dans la modernisation de leur outil industriel que dans le renouvellement de leur gamme ;
- soutenir leurs stratégies à long terme liées à la transition énergétique et à la révolution numérique.

Dans cette perspective, renforcer les échanges entre l'Agence des participations de l'État (APE) et les administrations techniques des ministères pour que l'État actionnaire dispose d'une vision industrielle et pas seulement patrimoniale.

Proposition n° 109 : Pour restaurer la viabilité économique de la filière, instaurer une écocontribution des propriétaires lors de l'achat de véhicules neufs, récupérable sur présentation du certificat de destruction de leur véhicule.

*** Rapport de la mission d'information commune sur l'application de la Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte**

Mercredi 26 octobre 2016 matin, la commission des affaires économiques, et la commission du développement durable, ont autorisé, à l'unanimité, la **publication du rapport de leur mission d'information commune sur l'application de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte**.

Le rapport a été présenté par M. **Jean-Paul Chanteguet**, Président, rapporteur, Mmes **Sabines Buis** et **Marie-Noëlle Battistel**, rapporteuses et M. **Julien Aubert**, rapporteur.

[Consulter le rapport](#)

Parmi les articles importants à retenir :

- **Article 37.** Obligation d'acquisition de véhicules propres par l'État et les établissements publics; habilitation à légiférer par ordonnance pour l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite
- **Article 38.** Abonnements autoroutiers réduits pour les véhicules sobres et peu polluants
- **Article 40.** Stratégie nationale pour le développement des véhicules propres et des infrastructures d'alimentation correspondantes
- **Article 42.** Réduction du nombre de places de stationnement exigées par un plan local d'urbanisme au cas d'auto-partage
- **Article 44.** Objectif de réduction des émissions des gaz à effet de serre par le secteur de la grande distribution
- **Article 48.** Mesures environnementales de restriction de la circulation automobile
- **Article 49.** Possibilités pour le maire d'étendre l'interdiction d'accès des véhicules les plus polluants à l'ensemble des voies d'une commune située dans le périmètre d'un plan de protection de l'atmosphère
- **Article 57.** Émissions de particules fines dans le secteur du transport: demande de rapport au Gouvernement
- **Article 65.** Contrôle technique des véhicules particuliers ou utilitaires légers: émissions de polluants et de particules fines
- **Article 67.** Obligation d'information de leurs clients par leurs prestataires de transport

4- ACTUALITÉS DU CLUB

15 novembre 2016 – Envoi du n°19 du journal Air Libre

Le dernier numéro d'Air Libre, le journal du CVE, a été transmis à **nos partenaires, à toutes les collectivités de plus de 10 000 habitants, aux conseils départementaux et régionaux et aux ministères concernés.**

A cette occasion, plusieurs courriers d'envoi ont été rédigés :

- un courrier destiné **aux collectivités**, pour les informer notamment sur le lancement du disque vert électronique et sur la technologie hydrogène
- un courrier destiné à **nos partenaires, contacts publics/privés** reprenant l'ensemble des éléments traités dans cette édition

[Lire le journal Air Libre n°19](#)

Dans ce numéro :

- 1.....L'avenir au mix ?
- 2.-3 Dossier PPE: un pas de plus vers la mobilité durable
- 4.....Parkings Éliia, Des parlementaires au Mondial



Marc Teyssier d'Orfeuil
Délégué Général du Club des Voitures Écologiques

Energie : le mix s'organise
La Programmation Pluriannuelle de l'Énergie est d'actualité. Il s'agit de définir la trajectoire de notre mix à horizon 2030. Une occasion rêvée pour le club de rappeler que la mobilité durable se construit dans la coexistence d'une pluralité de solutions. Porté notamment par le disque vert, qui offre 2 heures de stationnement aux véhicules GPL, GNV, électriques.

Suite page 2

Automne 2016 • Numéro 19

Air Libre

le journal

du CLUB des VOITURES ÉCOLOGIQUES

ACTUALITÉ

Vers un système énergétique plus diversifié

Ségolène ROYAL, Ministre de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, chargée des Relations Internationales pour le Climat

La Ministre de l'Environnement a publié au Journal Officiel la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE). Ce document, qui fixe la trajectoire des énergies à horizon 2030, contient un volet consacré à la mobilité durable.

Comme je m'y suis engagée, je vous présente aujourd'hui la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), qui est un élément fondateur de la transition énergétique.

- elle donne des perspectives aux entreprises et permet la création des emplois de la croissance verte
- elle rend irréversible la transition énergétique et le développement des énergies renouvelables
- elle place la France au premier rang des pays du monde qui ont commencé d'appliquer concrètement l'Accord de Paris sur le climat.

La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte votée par le Parlement fixe des objectifs ambitieux de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de maîtrise de la consommation d'énergie et de développement des énergies renouvelables. Mon ambition est de conduire la transition vers un système énergétique plus efficace et plus sobre, plus diversifié donc plus résilient, préservant la santé humaine et l'environnement et garantissant l'accès à l'énergie (...) qui définisse

des priorités claires pour les prochaines années, en intégrant l'ensemble des énergies (...) et qui pose les bases d'un nouveau système énergétique à l'horizon 2030.

En cohérence avec la stratégie nationale bas carbone adoptée dès novembre 2015, la programmation pluriannuelle de l'énergie trace, aux horizons 2018 et 2023, les orientations et les actions concrètes pour décarboner et diversifier notre mix énergétique en favorisant la croissance verte. Elle prévoit de :

- réduire fortement la consommation d'énergie (-12% en 2023) et en particulier la consommation d'énergies fossiles (-22% en 2023), au bénéfice du pouvoir d'achat des ménages, de la compétitivité des entreprises, et de l'indépendance énergétique de la France ;
- augmenter de plus de 50% la capacité d'énergies renouvelables éoliques et augmenter de 50% la production de chaleur renouvelable ;
- développer la mobilité propre au travers du déploiement des modes actifs, collectifs, et partagés, et d'une diversification de nos carburants (...)
- réduire la production d'électricité d'origine nucléaire, en réponse à l'évolution de la consommation électrique et au développement des énergies renouvelables. (...)

Je propose également des orientations permettant de développer le stockage (...) La PPE permet un saut de croissance économique à 2030 de +1,1 point par rapport à la tendance (...). Elle démontre ainsi qu'il est possible de concilier enjeux économiques et sociaux, innovation, et préservation de l'environnement et de la planète. C'est la première fois qu'une grande puissance industrielle associe ainsi la société civile à la définition de sa stratégie énergétique. Je compte sur vous pour continuer à enrichir ce projet, à le faire vivre dans votre quotidien, à le diffuser. (...)

Je vous rendrai compte, au terme de cette consultation, des résultats et des modifications que j'apporterai au projet.



PRIMAIRE LR 2017

Zoom sur les propositions des candidats en matière de transports et d'énergies

Alors même qu'il représentent un potentiel d'emploi important pour les années à venir, les secteurs automobile, transports et énergies occupent une place peu importante dans les programmes des candidats à la prochaine primaire de la Droite et du Centre du 27 novembre. Pourtant, ces propositions sont essentielles pour le prochain mandat.

Cette transports et énergie, aucune proposition n'a été relevée dans les programmes de Jean-Frédéric Poisson et de Jean-François Coppié.

Pour Nicolas Sarkozy, l'objectif est d'atteindre « + 20% d'énergies renouvelables dans le mix énergétique avant 2025 », et « être classés sous 5 ans dans la production énergétique française ». Il souhaite pour cela « passer d'un système de subventions à la vente d'électricité renouvelable à un soutien au développement des technologies d'énergies renouvelables ». Mais que le filon hydrogène est intégré dans cette proposition.

Concernant l'automobile, l'ancien Président souhaite « instaurer, au niveau européen, une obligation d'affichage des polluants autres que les émissions de CO₂ sur les véhicules neufs » et « développer l'implantation de bornes de chargement pour véhicules électriques et l'accès aux carburants non polluants ».

Alors que François Fillon indique que « le nucléaire est un atout climatique », Bruno Le Maire souhaite « investir dans l'éolien, le solaire, le biogaz pour devenir un pays leader en Europe ». En ce sens, il souhaite rationaliser le cadre juridique et réglementaire notamment en encadrant les délais d'instruction des dossiers et des projets de développement d'énergie.

Pour lui, la France a besoin d'une « suppression du principe de précaution, et (d'une) inscription du principe d'innovation dans la constitution » il est nécessaire également selon lui de « mettre en place un tableau de bord clair synthétisant les principaux indicateurs de l'état de l'environnement ».

C'est investissements, il souhaite financer « la Recherche pour le stockage mobile et le développement des véhicules électriques et autonomes, en finançant une part du Programme des Investissements d'Avenir de nos voeux une « conservation de l'État avec le secteur privé pour le recyclage des batteries ».

Tout comme Nathalie Kosciusko-Morizet, Bruno Le Maire doit vouloir également encourager l'autoconsommation.

Alain Juppé souhaite quant à lui « préparer l'avenir du nucléaire en complément des énergies renouvelables les plus prometteuses, et non en opposition comme c'est le cas actuellement ».

En ce sens, il veut « accélérer le développement des énergies renouvelables, qui ont fait d'énormes progrès », et « Engager un programme d'équipement solaires en veillant à privilégier les solutions les plus compétitives et en privilégiant la création de valeur nationale et locale ».

Sur les transports et l'avenir de l'automobile, le favori des sondages a souhaité associer notamment les membres du Club des Voitures Écologiques à l'occasion de la réunion « Les Acteurs de l'Alternance » le 22 septembre dernier, afin de co-construire son projet. La question d'un mix énergétique équilibré, et des propositions sur l'avenir de l'automobile et la mobilité durable ont été traitées à cette occasion. Les clubs seront naturellement attentifs à la retranscription de ces propositions dans le programme du candidat.

Disque vert électronique : les horodateurs au service de la mobilité durable



Bruno Le Maire, Président de l'ADEME, Marc Teyssier d'Orfeuil, Président du CVE, Christian Bédigues, Maire adjoint d'Ermen et Bernard Berthelmy, DG du Porteur, à l'occasion du lancement du disque vert électronique aux RVE 2016 le 7 juillet dernier.

Pour rappel, lancé en 2008 par l'Association des Voitures Écologiques (AVE) et soutenu par l'ADEME, le disque vert permet aux propriétaires de véhicules écologiques ou utilisés en auto-partage de stationner gratuitement durant 2 heures. En partenariat avec Poligon, PME française qui équipe 80% des villes de l'hexagone, le disque vert sera bientôt « électronique ». Les collectivités peuvent intégrer directement aux horodateurs pour les utilisateurs dument enregistrés. Véritable kiosque multiservices, certains horodateurs permettent dès aujourd'hui de mesurer la qualité de l'air rue par rue, de piloter la recharge des véhicules électriques, ou encore de louer son vélo en libre service.



Paris, le 15 novembre 2016

Civilité Prénom Nom
Fonction
Entité
Adresse 1
Adresse2
CP Ville

Objet : Journal Air Libre n°19

Politesse,

Nous avons le plaisir de vous adresser le dernier numéro d'Air Libre, le journal du Club des Voitures Écologiques (CVE).

Le CVE regroupe, depuis 2007, des partenaires publics et privés afin d'inciter nos concitoyens à préférer des véhicules plus respectueux de l'environnement et de la santé publique.

Dans ce numéro, le CVE revient sur la publication par la ministre de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, Ségolène Royal, de la Programmation Pluriannuelle de l'Energie, l'un des piliers de la Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

L'occasion de rappeler que le déploiement d'une mobilité durable devra se faire par la valorisation de l'ensemble des modalités de transports alternatifs. A ce titre, Air Libre revient sur l'émergence de la filière industrielle de l'hydrogène, notamment au travers de l'appel à projets « Territoires hydrogène » qui valorise les actions innovantes des territoires au regard de cette technologie.

Aussi, cette édition annonce le lancement du disque vert électronique. Disponible depuis plus de 8 ans, le disque vert permet aux propriétaires de véhicules écologiques ou utilisés en auto-partage de stationner gratuitement durant 2 heures. Les collectivités peuvent désormais intégrer directement ce dispositif aux horodateurs afin que les utilisateurs dument enregistrés puissent bénéficier de cette aide au stationnement.

Certains de votre intérêt pour ces problématiques, je vous fais parvenir un coupon réponse afin d'obtenir de plus amples informations et rencontrer nos équipes.

En vous en souhaitant bonne lecture, veuillez agréer, Politesse, l'expression de mes sincères salutations.

Marc Teyssier d'Orfeuill
Délégué général



Paris, le 15 novembre 2016

Civilité Prénom Nom

Fonction

Entité

Adresse 1

Adresse 2

CP Ville

Objet : Journal Air Libre n°19

Politesse,

Nous avons le plaisir de vous adresser le dernier numéro d'Air Libre, le journal du Club des Voitures Écologiques (CVE).

Le CVE regroupe, depuis 2007, des partenaires publics et privés afin d'inciter nos concitoyens à préférer des véhicules plus respectueux de l'environnement et de la santé publique.

Dans ce numéro, le CVE revient sur la publication par la ministre de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, Ségolène Royal, de la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie. Ce document, pilier de la Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, détermine les priorités d'actions des pouvoirs publics dans le domaine de l'énergie. Elle contient notamment un volet consacré à la stratégie de développement pour la mobilité propre.

L'occasion de rappeler que le déploiement d'une mobilité durable devra se faire par la valorisation de l'ensemble des modalités de transports alternatifs : véhicules électriques et hybrides, véhicules GPL et GNV, véhicules fonctionnant à l'éthanol E85 et grâce à la technologie hydrogène. Cette édition nourrit d'ailleurs l'espoir que les candidats à l'élection présidentielle sauront prendre en compte l'importance du mix énergétique dans leur programme.

Enfin, Air Libre revient sur l'émergence de la filière industrielle de l'hydrogène, notamment au travers de l'appel à projets « Territoires hydrogène » qui valorise les actions innovantes des territoires au regard de cette technologie.

Vous en souhaitant bonne lecture, veuillez agréer, Politesse, l'expression de mes sincères salutations.

Marc Teyssier d'Orfeuil
Délégué général

19 octobre 2016 – Prise de position CVE et AFHYPAC

« BONUS-MALUS AUTOMOBILE : Maintenir un bonus pour véhicule électrique/hydrogène indépendamment du prix de vente du véhicule »

Le CVE, en collaboration avec l'AFHYPAC, ont interpellé le Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, le Ministère de l'Economie et des Finances et le Premier Ministre sur les conséquences néfastes que pourrait avoir l'instauration d'un plafond du bonus écologique pour le marché des véhicules électriques à batterie ou à pile à combustible hydrogène.

A noter que, suite à nos sollicitations, Jean-Paul Chanteguet a posé une question à Ségolène Royal lors de la discussion à l'Assemblée nationale des crédits de la mission Ecologie, développement et mobilités durables. **La Ministre s'est dite défavorable à une modification du dispositif arguant qu'il fallait de la stabilité dans les dispositifs d'incitation fiscale.**

L'arbitrage entre le Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer et le Ministère de l'Economie et des Finances devrait se faire à Matignon.

CONTEXTE

Chaque année, le mécanisme dit du « bonus-malus » automobile fait l'objet de révisions et d'ajustements. Cette disposition permet de taxer les véhicules les plus polluants pour financer, par l'octroi d'un bonus, l'acquisition de véhicules moins polluants¹.

En 2016, les acquéreurs d'un véhicule rejetant moins de 20 grammes de CO₂/km se sont vus attribuer une aide à l'acquisition d'un montant de 6.300 euros dans la limite de 27% du coût d'acquisition. Ce bonus peut être complété par une aide complémentaire de 3.700 euros pour la mise au rebut d'un véhicule diesel de plus de 10 ans. Le cumul de ces aides s'élève donc actuellement à 10.000 euros pour l'achat d'un véhicule émettant moins de 20 grammes de CO₂/km.

Cette aide à l'acquisition remplit un double objectif :

- C'est un signal clair du Gouvernement à l'attention des consommateurs particuliers et professionnels mettant en relief les performances environnementales des véhicules.
- Le montant de l'aide entraîne une réduction importante du prix de ces véhicules, permettant de ramener leur coût global à un tarif plus acceptable pour le consommateur comparativement à leurs équivalents thermiques.

Depuis plusieurs semaines, il nous est fait état de la possible mise en place d'un plafond pour l'octroi de ces aides à l'acquisition en fonction du prix du véhicule. La presse spécialisée s'est fait l'écho de cette potentielle disposition. Le montant de plafond évoqué s'établirait entre 40.000 et 45.000 euros. Les véhicules d'un prix supérieur, en dépit d'une performance environnementale équivalente, ne seraient donc éligibles à aucune aide financière.

¹ <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Bonus-Malus-definitions-et-baremes.html>

Les membres du Club des Voitures Ecologiques jugent risqué l'instauration d'un tel plafond. En effet, une telle disposition enverrait un signal négatif en direction des constructeurs de véhicules électriques et hydrogène. Il pourrait être également mal compris des acquéreurs potentiels qui, grâce à ces véhicules, contribuent à l'amélioration de la qualité de l'air indépendamment du prix de vente du véhicule. Ces deux effets combinés pourraient être de nature à déstabiliser le marché français, encore en développement.

1. La France premier marché européen du véhicule électrique

a. Un marché en progression mais encore non mature

Fin septembre, le marché du véhicule électrique s'établit à 20 082 véhicules vendus depuis le début de l'année 2016. L'augmentation des ventes des véhicules particuliers (VP) électriques est de + 36,6% à la fin septembre 2016 par rapport à l'année précédente à la même période. Cette augmentation est de 28,5% pour les véhicules utilitaires légers (VUL)².

Ce chiffre est naturellement à mettre en perspective avec le nombre de VP et VUL toutes motorisations confondues vendus depuis le début de l'année : il s'est vendu 1.502.457 véhicules neufs à la fin septembre de cette année³.

Le marché des véhicules électriques s'établit ainsi à la fin septembre à 1,34% de part de marché. C'est donc pour l'instant un marché non-mature qui exige un soutien pérenne de la part de la puissance publique.

b. Des prévisions de ventes encore incertaines pour 2017

Les prévisions de ventes qui nous ont été communiquées de la part de la puissance publique tablent sur +80% de ventes en 2017 par rapport à 2016. Les constructeurs s'attendent plutôt, quant à eux, à une augmentation de ce marché de l'ordre de 30% à 40%.

Par ailleurs, dans le sillage de la Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte et ses déclinaisons réglementaires, plusieurs villes ont fait connaître leur intention de restreindre l'accès à leurs centres villes pour les véhicules les plus polluants. Certaines collectivités souhaitent mettre en place ce dispositif dès 2017. En matière d'automobile, les véhicules visés sont ceux qui ont fait l'objet d'une immatriculation avant 1997. S'il est possible que de telles dispositions locales seraient de nature à renouveler le parc roulant notamment par des véhicules neufs électriques, le CVE estime que ce sont majoritairement des véhicules d'occasion immatriculés après 1997 que ces consommateurs pourraient acquérir du fait d'un coût à l'achat plus faible.

Les projections faites, et par conséquent l'assiette de bonus potentiellement octroyés, sont ainsi encore incertaines et pourraient s'avérer plus basses que ne l'envisage la puissance publique.

2. Un bonus excédentaire qui permet de financer une politique volontariste

² http://www.avere-france.org/Site/Article/?article_id=6720&from_espace_adherent=0

³ <http://www.ccf.fr/Le-marche-francais-a-progresse-de-165796>

L'Allemagne a mis en place un dispositif d'aide à l'acquisition de véhicules électriques et hybrides rechargeables pour les véhicules dont le prix de vente n'excède pas **60.000 euros TTC hors options**.

Contrairement à l'Allemagne qui a prévu une enveloppe budgétaire de 600 millions d'euros pour financer cette aide, sans pour autant mettre en place de malus, le dispositif français fonctionne sur l'équilibre des recettes garanties par le malus qui permettent de financer le bonus.

Cette approche novatrice et équilibrée a permis de réorienter les achats vers des véhicules neufs moins polluants, et notamment vers des véhicules électriques. La France est ainsi devenue le premier marché européen du véhicule électrique. Ce résultat est fortement conditionné par le fait que le montant du bonus accordé est important au regard du prix de vente, et ce sans limite de prix du véhicule.

Il est par ailleurs à noter que le dispositif bonus-malus est assez largement excédentaire avec respectivement 141 millions d'euros d'excédent en 2014 et 100 millions d'euros d'excédent en 2015. Il devrait en être de même pour 2016.

Le projet de Loi de Finances pour 2017 prévoit un durcissement du malus, au travers d'un abaissement du seuil d'émission de CO₂/km à partir duquel le malus est déclenché ainsi que d'une augmentation du montant du malus pour les catégories de véhicules les plus émetteurs. Enfin, les véhicules hybrides ne bénéficieront plus d'aide spécifique en 2017.

Au regard de ces éléments et de l'esprit d'équilibre entre bonus et malus dans lequel le dispositif a été créé, la réduction de l'assiette du bonus ne nous semble pas justifiée à date.

3. Le marché de l'électromobilité également porté par les véhicules de plus de 40.000 euros

Il est important de signaler que les technologies alternatives, telles que l'électrique ou l'hydrogène, représentent un coût d'entrée important pour les constructeurs en matière de recherche et développement, de conception et de construction.

Ainsi, les engagements des constructeurs dit « premiums » doivent être considérés comme bénéfiques à l'ensemble du secteur. Dans le cas de l'électromobilité, les constructeurs qui ont investi fortement dans l'autonomie ou l'abaissement du poids de leurs véhicules permettent aujourd'hui de présenter des véhicules électriques susceptibles de remplacer le premier véhicule d'un foyer. Ils contribuent par là à porter l'image de la technologie et font aussi office de démonstrateur technologique auprès des consommateurs et des entreprises.

L'engagement de ces constructeurs, s'il s'adresse à un public plus restreint, doit ainsi être appréhendé dans toute sa complémentarité avec le reste de la filière.

4. Le cas de l'hydrogène

Les véhicules fonctionnant à l'hydrogène sont également susceptibles d'être impactés par un plafonnement du bonus. Pour rappel, le prix de vente d'une Toyota Mirai est établi à 78.900 euros TTC. Un Kangoo ZE équipé d'une pile à combustible de Symbio FCell dans sa version frigorifique dépasse également le seuil des 40.000 euros. Le plafonnement du bonus tel

qu'envisagé pourrait ainsi marquer un coup d'arrêt brutal au déploiement d'une filière industrielle française prometteuse mais encore en phase de développement.

a. Un intérêt fort des collectivités françaises

Fin septembre, la clôture de l'appel à projets « Territoires Hydrogène »⁴ porté dans le cadre de la Nouvelle France Industrielle (NFI) a permis de repérer les territoires souhaitant s'engager en matière d'hydrogène. De nombreux projets présentés incluent une dimension mobilité très prégnante. Au regard de cet intérêt fort, la filière est aujourd'hui en demande d'un second appel à projets spécifiquement dédié à la mobilité hydrogène.

b. Des acteurs industriels français en pointe

En matière de mobilité hydrogène, la France compte de nombreux atouts au travers d'entreprises telles que Symbio FCell⁵ (équipement de Kangoo Renault Hydrogène en pile à combustible), McPhy⁶ (stations Hydrogène), Air Liquide, ENGIE... L'ensemble de ces acteurs représentant la chaîne de valeur mobilité hydrogène sont aujourd'hui rassemblés au sein de la Plateforme H2 Mobilité France et travaillent conjointement au déploiement de nombreux projets sur l'ensemble du territoire.

c. Faire de la France un territoire pilote en matière de mobilité hydrogène

Il est également à noter que les constructeurs ont tendance à concentrer leurs investissements dans les pays où les puissances publiques se montrent les plus volontaristes. Préserver un bonus pour l'achat de véhicule hydrogène serait de nature à renforcer l'engagement de constructeurs sur le territoire français, notamment en matière de déploiement d'infrastructures de recharge. En outre, les perspectives de ventes encore contenues n'auraient qu'un impact mineur sur l'assiette du bonus.

Concernant l'hydrogène, le facteur prix est un élément stratégique. La filière hydrogène est un acteur important de la transition énergétique, et le bonus pour les véhicules de 0 à 20 grammes de CO₂ de 6.000 euros est un des éléments clés pour le développement de cette filière française.

*
* *

En conclusion, le Club des Voitures Écologiques estime que la mise en place d'un plafond pour le bonus en fonction du prix de vente du véhicule constituerait un signal extrêmement négatif à l'endroit des consommateurs et des constructeurs s'étant engagés dans les technologies zéro émission, de nature à déstabiliser un marché encore en phase de développement.

⁴ <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/AAP-territoires-hydrogene.pdf>

⁵ <http://www.symbiofcell.com/fr/>

⁶ <http://www.mcphy.com/fr/>

5- NOMINATIONS / MUTATIONS

* **Ségolène Royal remanie son cabinet**

Ségolène Royal, ministre de l'Environnement, a nommé 5 nouveaux conseillers à son cabinet.

- **Antoine Michon** est nommé conseiller "relations internationales sur le climat". Ancien élève de Sciences-Po Paris et de l'ENA (promotion Nelson Mandela, 2001), Antoine Michon, 43 ans, a effectué toute sa carrière au Quai d'Orsay.
- **Véronique Massenet** rejoint elle aussi le cabinet de Ségolène Royal au titre de conseillère "application de l'action pour le climat". Elle quitte ainsi son poste de conseillère de l'administrateur représentant la France au FMI.
- A son tour désigné conseiller au cabinet de la ministre de l'Environnement, **Olivier Mastain** est en charge de l'eau, de la nature et de la biodiversité. Il exerce également ces fonctions au cabinet de la secrétaire d'État chargée la Biodiversité, Barbara Pompili.
- Sous-préfète de Calvi (Haute-Corse) depuis 2014 et jusqu'en août dernier, **Anne Ballereau** (*photo*) a, elle, été nommée conseillère technique "contrats locaux de transition écologique" de Ségolène Royal. Parallèlement, elle prend également le poste de conseillère technique "relations avec le territoire" de Barbara Pompili.
- Enfin, chef du bureau des marchés carbone au sein de la direction DGEC du ministère de l'Environnement depuis 2014, **Maxime Durande** occupe désormais le poste de conseiller technique "finance verte, tarification du carbone".

* **Le Parlement valide la nomination de la présidente de l'Autorité de la concurrence**



La nomination d'**Isabelle de Silva** à la présidence de l'Autorité de la concurrence, proposée par François Hollande, a été validée le 12 octobre par les commissions des affaires économiques du Sénat et de l'Assemblée nationale.

Présidente de la 6e sous-section de la section du contentieux du Conseil d'État et membre du collège de l'Autorité de la concurrence depuis 2014, Isabelle de Silva, conseillère d'État, a été proposée à la présidence de cette autorité par le président de la République, François Hollande.

* **Nicolas Sproni nommé conseiller infrastructures routières, ferroviaires et fluviales au cabinet d'Alain Vidalies**



Suite au départ de Baptiste Maurand, **Nicolas Sproni** devient conseiller au cabinet du secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche. Il exerçait auparavant au ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer en tant que chargé de projets au bureau de la planification des grandes opérations ferroviaires

6- ACTUALITÉS DU SECTEUR



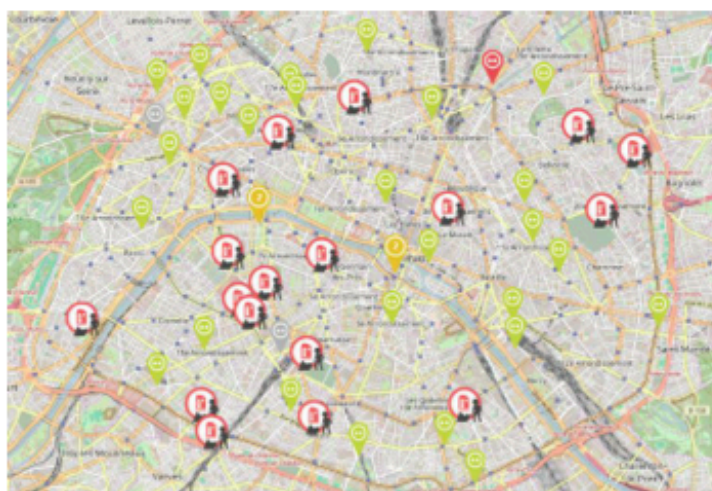
Communiqué de presse
18 octobre 2016

La ville de Paris choisit Sodetrel pour l'exploitation des bornes Belib

Le réseau de bornes de charge pour véhicules électriques de la Ville de Paris, BeLib, sera exploité techniquement et commercialement par Sodetrel à compter du 1^{er} novembre. Sodetrel a en effet été choisie au terme d'un appel d'offres public, pour un contrat d'une durée de 3 ans.

Sur l'ensemble du territoire parisien, le réseau BeLib met à disposition des conducteurs de véhicules électriques des stations de charge compatibles avec tous les types de véhicules électriques (voiture, véhicule de livraison, deux roues). Chaque station est en général composée de 3 bornes, du fabricant Lafon, permettant la charge accélérée (recharge en 1 à 2 heures) et/ou normale (6 à 8 heures).

Sodetrel gèrera pour le compte de la ville de Paris l'exploitation technique et commerciale de BeLib. Elle sera l'interface avec les clients, via le site www.belib.paris, où ils peuvent trouver la carte d'implantation des bornes, s'inscrire, commander leur badge BeLib et régler leurs factures en fin de mois. Grâce à son outil de supervision, Sodetrel déclenchera les interventions de maintenance nécessaire et dépannera les clients en cas de dysfonctionnements sur les bornes.



Carte indicative des bornes en service et en cours d'installation

	JOUR (8h-20h)	NUIT (20h-8h)
Prise de charge normale (3kw)	1€/h	gratuit
Prise de charge accélérée (22kw)	1€/h Au-delà de la 1ère heure, 2€ les 15 minutes supplémentaires puis 4€ / quart d'heure	



Communiqué de presse
17 octobre 2016

Victoire historique de la Toyota Mirai hydrogène au e-Rallye Monte-Carlo

- **La Toyota Mirai hydrogène de Toyota France confiée à Artur Prusak et Thierry Benchetrit a remporté le premier e-Rallye Monte-Carlo, couru entre Fontainebleau et Monaco.**
- **Les trois Mirai engagées par Toyota France, dont une pilotée par Georges Marsan, maire de Monaco, ont toutes rallié l'arrivée après un parcours de plus de 1 000 km.**
- **Grâce à la station mobile de recharge développée par Air Liquide, les performances de ces trois Mirai démontrent la viabilité de la pile à combustible hydrogène sur longue distance.**

Vaucresson - Pour la première participation d'une voiture hydrogène à un tel événement, la Mirai de Toyota France confiée à Artur Prusak et Thierry Benchetrit s'impose après un parcours de plus de 1 000 km. Organisé par l'Automobile Club de Monaco du 12 au 16 octobre entre Fontainebleau et Monaco, le e-Rallye Monte-Carlo, dont c'était la première édition sur un si long format, est un rallye de régularité conforme au règlement de la FIA et réservé aux voitures « zéro émission ». Trente-cinq équipages de neuf nationalités différentes y étaient inscrits, essentiellement avec des voitures électriques à batterie. Les trois Mirai engagées par Toyota France ont toutes rallié l'arrivée, démontrant ainsi les performances, la fiabilité et la viabilité de la technologie pile à combustible hydrogène sur une telle distance, la plus longue jamais parcourue en France par des voitures hydrogène.

Déjà vainqueurs de la Coupe du Monde des Énergies Alternatives FIA en 2015 et en 2016 ainsi que du Rallye Monte-Carlo Énergies Nouvelles en 2013 au volant d'une Toyota Prius, Artur Prusak et son copilote Thierry Benchetrit inscrivent un nouveau trophée dans leur palmarès en offrant à la Toyota Mirai la première victoire d'une voiture hydrogène dans une épreuve de la Fédération Internationale de l'Automobile.

« Nous sommes doublement heureux de l'emporter ici car c'est la première fois dans l'histoire qu'un rallye d'un tel calibre est organisé pour des véhicules zéro émission et que nous y réalisons une première mondiale avec une voiture hydrogène en compétition », expliquent Artur Prusak et Thierry Benchetrit. « La Toyota Mirai s'est parfaitement comportée pendant toute la course. Elle est à la fois confortable, performante et aussi à

l'aise sur les portions d'autoroute des longues liaisons que sur les petites routes sinueuses des zones de régularité. Et nous avons bien constaté que son autonomie peut dépasser 500 km. »

Porteuse du numéro 1 et mise à disposition par Air Liquide, la Toyota Mirai du maire de Monaco Georges Marsan et de son adjoint et copilote Jacques Pastor, termine à une très belle sixième place. « C'était ma première participation à un rallye et la première d'une voiture hydrogène », déclare Georges Marsan. « Nous nous sommes vraiment régalés avec cette Mirai, qui démontre que la mobilité durable peut aussi être synonyme de performances. La réussite de cette épreuve est un grand pas vers le déploiement des voitures à pile à combustible hydrogène. La mairie de Monaco est fière d'y contribuer avec un si bon résultat. »

La troisième Mirai engagée par Toyota France, confiée à un équipage de journalistes français, obtient la onzième place et aurait sans doute figuré encore mieux au classement sans une erreur de navigation sur la première zone de régularité, tant elle s'est montrée constante par la suite dans ses performances.

En plus de cette victoire historique, la Toyota Mirai a réalisé un exploit inédit en France en ralliant Fontainebleau à Monaco, soit plus de 1 000 km, grâce à une station mobile développée par Air Liquide, du même type que celle installée à Paris au Pont de l'Alma depuis novembre 2015. Elle a permis de ravitailler la Mirai en différents points du parcours, notamment à Alès et Monaco. Après 3 à 5 minutes de remplissage, l'autonomie de la Mirai peut atteindre plus de 500 km, des prestations comparables à celles d'une voiture à essence, vérifiées en conditions réelles lors de ce e-Rallye, sans aucun rejet polluant, puisque seule de l'eau, issue de la réaction entre l'oxygène de l'air et l'hydrogène pour produire l'électricité qui l'anime, est évacuée à l'échappement.

Lancée officiellement au Japon en décembre 2014, puis au printemps 2015 en Californie, la Toyota Mirai est désormais disponible à la vente dans sept pays européens : Allemagne, Danemark, Royaume-Uni, Suède, Norvège, Belgique et Pays-Bas.



Le gaz.fr

11 octobre 2016

Engie se déploie sur l'hydrogène pour véhicules

Le groupe Engie vient de monter au capital de la start-up Symbio FCell spécialisée sur le développement de la mobilité à l'hydrogène. Une excellente nouvelle pour l'essor de la mobilité propre en France.

Lancé en mai dernier par Ségolène Royal, le projet "Territoires Hydrogène" a pour but de faire de la France un des pays leaders sur la question de la production et de l'utilisation de l'hydrogène, principalement en tant qu'énergie de transport. Et les tous récents mouvements de l'énergéticien français Engie ont bien l'air d'aller dans ce sens. Car le groupe vient d'entrer au capital d'une PME de Grenoble, Symbio FCell spécialisée dans la production de pile à combustible. La technologie de la PME grenobloise a la particularité de prolonger significativement l'autonomie des véhicules électriques, ce qui reste à ce jour l'un des principaux écueils de ce type de motorisation.

La petite société a déjà réussi à intéresser le groupe La Poste notamment en intégrant cette pile au sein de la Kangoo ZE, l'utilitaire électrique, afin de pouvoir doubler le nombre de kilomètres parcourus. Une technologie qui fait donc déjà ses preuves mais qui a besoin de soutien pour se développer plus encore. C'est tout le sens de la nouvelle présence d'Engie dans le capital de la PME : donner plus de moyens financiers, techniques, technologiques. Et il faut dire que le marché est plus que porteur puisqu'un nombre croissant de collectivités et d'entreprises privées de transports passent à l'électrique avec toujours comme souci majeur la question de l'autonomie. Avec la technologie développée par Symbio FCell donc, ce frein technique est en passe d'être considérablement levé.

Engie en fer de lance ?

A travers ce rapprochement, le groupe Engie peaufine sa stratégie sur l'hydrogène. Car déjà très solide sur le gaz naturel, le groupe français pourrait à présent intensifier ses efforts sur cette énergie. D'autant que l'hydrogène ne représente que des bons points pour l'environnement lorsqu'il est utilisé en guise de carburant : zéro émission de CO₂, zéro émission de gaz polluant et simplement de la vapeur d'eau recrachée par les moteurs. Que du bon donc.

On comprend alors pourquoi Ségolène Royal entend faire de la France le champion européen sur la question. D'autant qu'Engie dispose déjà de toutes les infrastructures et du savoir-faire nécessaire pour booster la filière.

D'ailleurs, une centaine de nouveaux projets devraient bientôt voir le jour un peu partout en France, notamment sur la question de la mobilité. Et Engie devrait logiquement apparaître bien placé dans la majorité d'entre eux.



La Tribune
11 octobre 2016

Le directeur général de GRDF livre ses ambitions

Édouard Sauvage, directeur général de GRDF depuis janvier dernier, a livré mardi 11 octobre, lors de La Matinale La Tribune, sa feuille de route pour les quatre prochaines années. Dans un marché du gaz en pleine mutation, le dirigeant a expliqué sa stratégie en matière de transition énergétique, d'innovation, de management, de recrutements. Il s'est aussi exprimé sur le gaz de schiste et sur les ambitions du groupe à l'international. Extraits. (...)

La transition énergétique : un objectif de 10 % de consommation de gaz vert en 2030

"Nous vivons une révolution énergétique que nous n'attendions pas avec une telle violence. Au siècle dernier, on trouvait un champ de pétrole que l'on exploitait pour 50 ans... Cette époque est révolue, notamment parce que tous les pays et toutes les métropoles ont désormais une aspiration très forte à disposer d'une énergie décarbonnée. Cette transition énergétique est un axe fort de nos objectifs. Nous exploitons aujourd'hui 21 installations de gaz vert en France et tablons sur une centaine d'ici à fin 2018. L'objectif de la loi de transition énergétique fixe 10 % de consommation de gaz vert en France en 2030. Au sein de GRDF, nous avons même élaboré un "scénario 2050" dont l'objectif est que les ¾ du gaz consommé en France soient d'origine locale et renouvelable. Nous menons aussi une réflexion avec l'Ademe pour imaginer un système 100 % gaz vert au-delà de 2050."

Biogaz : augmenter les tarifs de rachat pour donner un coup de pouce à la filière

"La filière du biogaz aurait besoin d'un coup de pouce financier supplémentaire. Je pense en effet que les tarifs de rachat définis par les pouvoirs publics ont été un peu sous-estimés. Augmenter ces tarifs de 10 à 15 % ainsi que les durées de rachat de 15 à 20 ans, serait de nature à rassurer les banques et à faire décoller la filière." (...)

Une convention avec Toulouse métropole pour déployer le gaz naturel véhicule (GNV)

"Nous signons avec Toulouse Métropole une convention qui comprend plusieurs volets. Il s'agit d'une part d'inaugurer la première station service GNV ouverte au grand public dans l'agglomération. Il y en aura trois d'ici l'année prochaine afin de déployer l'usage du biogaz aux bennes à ordures et aux sociétés de camions de livraison. Cette convention vise d'autre part à constituer à Toulouse une filière biométhane à la station de Ginestou."



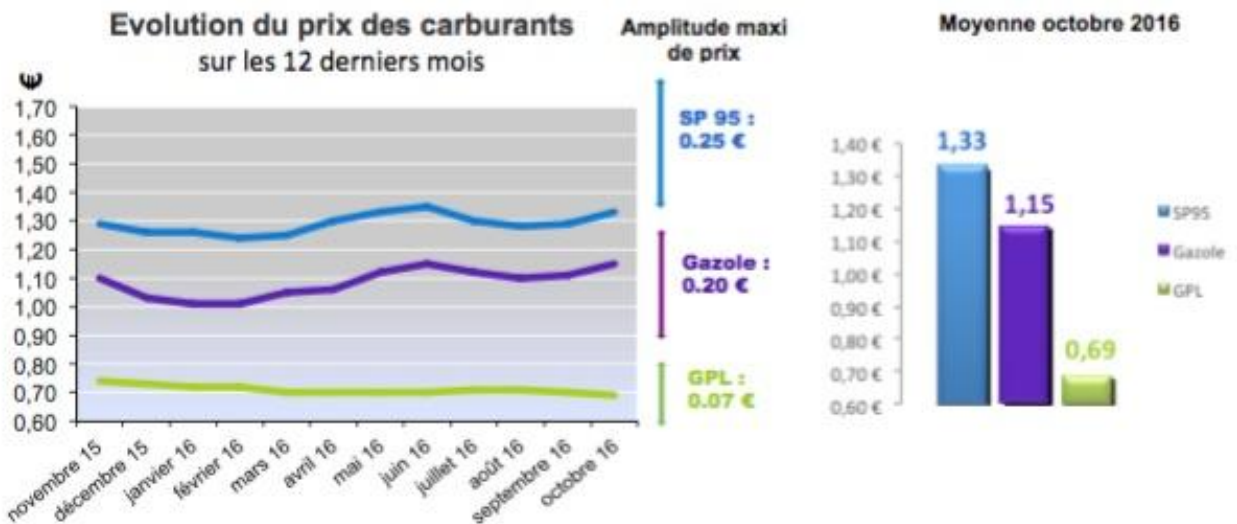
CFBP
4 novembre 2016

Baromètre GPL – Octobre 2016

0,69 € le litre
prix moyen à la pompe

Le GPL encore moins cher !

En octobre 2016, le GPL est le seul carburant en baisse. Il affiche un prix moyen à la pompe le plus bas depuis janvier 2010 et une différence moyenne de prix par litre de - 0,64 € par rapport au Sans Plomb 95 et de - 0,46 € par rapport au Gazole.



Source du prix au litre des carburants en euros : Meem-www.developpement-durable.gouv.fr

Le GPL offre de nombreux avantages fiscaux en raison de ses caractéristiques sanitaires et environnementales

- La taxation réduite (TICPE) permet d'afficher un prix au litre de 0,69 € TTC (soit 0,57 € hors TVA). Depuis le début de l'année 2016, le carburant GPL s'affiche à moins de 0,72€/L en moyenne.
- La carte grise gratuite ou à 50% dans la quasi-totalité des régions
- Un véhicule GPL peut bénéficier d'un amortissement accéléré sur 12 mois.
- La TVA sur les achats de GPL est récupérable à 100 % pour les entreprises.

Le budget carburant GPL équivaut globalement à celui du Diesel mais l'alignement progressif de la TICPE Diesel sur celle de l'essence amorcé en 2016 renforcera la compétitivité des solutions alternatives comme le GPL.

Autre avantage : un véhicule GPL est moins cher à l'achat qu'un véhicule Diesel.

Le GPL a des atouts environnementaux

Le GPL (bi-carburant GPL-essence) est une solution alternative pour réduire les émissions de CO₂ et les polluants atmosphériques.

- La combustion du GPL ne produit pratiquement pas de particules et limite significativement les émissions de NO_x, tous deux responsables de maladies respiratoires.
- Elle produit en moyenne 15 % de CO₂ de moins que le même moteur fonctionnant à l'essence.
- Les véhicules GPL bénéficient de la vignette Crit'air 1, qu'importe leur année d'immatriculation, et sont autorisés à rouler en cas de pics de pollution.
- L'arrivée en 2017 de bioGPL permettra d'améliorer le bilan en matière d'émissions de CO₂.

Le GPL est maîtrisé et disponible

En France, près de 210 000 véhicules roulent au GPL.

Un réseau de spécialistes pour la transformation et la maintenance de véhicules GPL est présent sur tout le territoire et plus de 1 750 stations-services proposent du GPL. Le véhicule GPL fonctionne aussi à l'essence (SP95/98 ou E10) ce qui lui garantit de toujours trouver une station pour s'approvisionner en énergie.

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