



Club des Voitures Écologiques

Le parc automobile français de voitures écologiques

Note à l'attention des décideurs publics / privés
Novembre 2014

Contacts :

Marc Teyssier d'Orfeuil, délégué général : 01 44 18 14 51 cve@compubliques.com

Guillaume Métivier, délégué collectivités : 06 60 741 746 guillaume.metivier@compubliques.com

Juliette Kacprzak, chargée de mission : 01 44 18 70 66 juliette.kacprzak@compubliques.com

CVE

CLUB DES VOITURES ÉCOLOGIQUES

10 rue de la Chapelle - 75009 Paris - Tél : 01 44 18 14 53 - Fax : 01 45 51 03 13 - club.voitures.ecologiques@compubliques.com

Sommaire

1. La transition énergétique : un impératif sanitaire, environnemental et social	2
2. Chiffres clefs et usages de l'automobile en France.....	3
3. Le parc roulant de véhicules écologiques.....	4
a. Evolution des ventes de véhicules depuis 1993 en France.....	4
b. Véhicules électriques	5
c. Véhicules hybrides électriques	6
d. Véhicules GPL	7
e. Véhicules GNV / GNC.....	8
f. Véhicules à Carburant Modulable (VCM) flexfuel E85	9
g. Véhicules de moins de 3 mètres émettant moins de 120g/km de CO2 ..	10
h. 1,58% du parc plus respectueux de l'environnement et de la santé.....	10
Conclusion : Faire de l'automobile un levier pour la transition énergétique	11

1. La transition énergétique : un impératif sanitaire, environnemental et social

Selon la dernière étude de la qualité de l'air publiée par l'Agence européenne pour l'environnement (AEE)¹, environ 90 % des citoyens de l'Union européenne (UE) sont exposés à l'un des polluants atmosphériques les plus nocifs et à des niveaux jugés dangereux pour la santé par l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

Le dépassement régulier des normes européennes en matière de pollution atmosphérique vaut à la France d'être assignée depuis plusieurs années devant la Cour de justice de l'Union européenne.

Le secteur des transports est un levier naturel pour la transition énergétique. Il est à l'origine de 27% des émissions de gaz à effet de serre dont 92% proviennent du transport routier, dont 57% pour les seuls véhicules particuliers.

Dans le cadre du nouveau Projet de loi de transition énergétique pour la croissance verte (PLTE), le gouvernement français s'est fixé des objectifs ambitieux :

- Réduire les émissions de GES de 40% en 2030 par rapport à 1990
- Réduire la consommation énergétique finale d'énergies fossiles de 30% en 2030 par rapport à 2012
- Réduire la consommation énergétique finale de 50% en 2050 par rapport à 2012

Notons que les autorités publiques locales ont pris des dispositions en cas d'épisode de pollution (mesure de circulation alternée, abaissement des seuils de vitesse autorisée, gratuité des transports en commun etc.), qui viennent s'ajouter aux mesures d'incitation à l'acquisition d'un véhicule propre mises en place au niveau national.

En plus de la dimension sanitaire et environnementale, il faut rappeler que le maintien d'une politique énergétique essentiellement tournée vers les hydrocarbures a un coût. En janvier 2014 le prix du Baril de Brent s'élevait à 79,0 euros, contre 24,70 euros en janvier 2004. Une augmentation de 69% qui vient alourdir notre facture énergétique, déficitaire de près de 70 milliards d'euros par an.

Un triple enjeu environnemental, sanitaire et social dont les décideurs publics et privés se sont saisis.

Eu égard à la pluralité des usages, le CVE et le CDKL portent le principe de mixité énergétique. Comme préconisé dans le rapport de l'OPECST "Les nouvelles mobilités sereines et durables : concevoir des véhicules écologiques", il importe de poursuivre l'aide incitative des systèmes de bonus vers les véhicules les moins polluants et de favoriser le remplacement des flottes de l'Etat, des collectivités, des entreprises publiques.

La réduction des émissions polluantes passe à la fois par l'usage de technologies plus performantes en termes de rejet d'émissions polluantes, mais aussi par une meilleure efficacité énergétique. Ainsi, au delà des changements à opérer sur le parc roulant, il est également important de favoriser les usages vertueux : éco-conduite, covoiturage, auto-partage, éco-entretien, éco diagnostic etc.

¹ Agence européenne pour l'environnement, Rapport No 9/2013 <http://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2013>

2. Parc roulant et usages de l'automobile

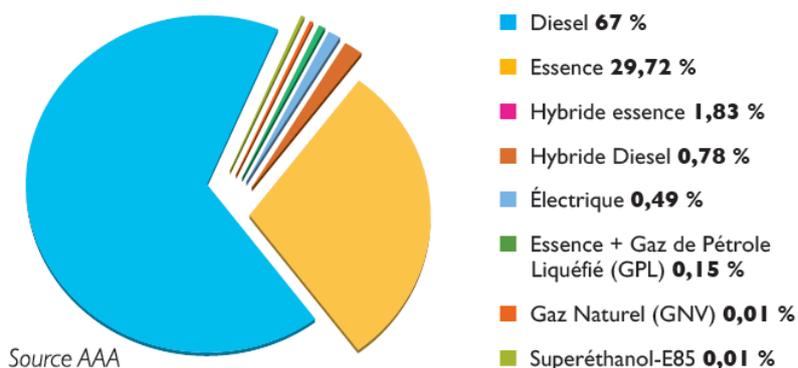
Au 1er janvier 2014, le parc automobile (tous véhicules) en circulation en France est estimé par le CCFA à 38,2 millions de véhicules, dont 31,7 millions de voitures particulières, 5,93 millions de camionnettes et 620000 véhicules industriels, soit une hausse de 0,2 % par rapport au 1^{er} janvier 2013.²

Si la durée de détention moyenne d'un véhicule est de 5,2 années, l'âge moyen d'une voiture particulière est de 8,5 ans. Le parc automobile français a ainsi vieilli de 0,2 an en l'espace d'une année.³ Il est l'un des plus anciens parcs automobiles d'Europe.

La voiture reste le moyen de transport privilégié de 83% des français. En 2012, 83,3% des ménages français disposaient d'au moins une voiture. 70,8% des véhicules immatriculés sont utilisés tous les jours ou presque (chiffres de 2012) notamment par plus de 52,9% des usagers qui utilisent leur véhicule pour se rendre sur leur lieu de travail.

En 2013, le budget automobile moyen annuel des ménages possédant un véhicule essence atteignait 5 705€⁴ par foyer, soit une augmentation de 22% sur 20 ans. Les dépenses liées à l'utilisation de l'automobile, au premier rang desquelles le carburants, sont passées de 2700€ à 3880€ sur la même période.

Evolution des ventes de véhicules



Avec 1 790 456 unités vendues, les ventes de voitures particulières pour l'année 2013 ont baissé de 5,7% par rapport à 2012. Les véhicules diesels représentent 67% des ventes et les véhicules essences 29,72%. Après trois années consécutives de hausse des ventes de véhicules diesel, une baisse

de 6 points a été observée par rapport à 2012. En tout, la part du diesel représente 61,3% du parc de voitures particulières.⁵ Cette tendance s'explique en grande partie par le succès des véhicules de petite taille, véhicules pour lesquels les motorisations sont majoritairement essence. Les véhicules écologiques ont représenté 3,28% des ventes de véhicules particuliers en 2013, contre 2,26% en 2012 et 1,57 en 2011.⁶

² Comité des Constructeurs Français Automobiles (CCFA)

<http://www.ccfa.fr/Le-parc-automobile-francais-au-1er,136566>

³ L'argus selon les données issues du Comité des constructeurs français d'automobiles :

<http://www.largus.fr/actualite-automobile/le-parc-roulant-vieillit-toujours-4276379.html>

⁴ Ministre de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique

http://www.economie.gouv.fr/files/directions_services/dgccrf/documentation/dgccrf_eco/dgccrf_eco14.pdf

⁵ Comité des Constructeurs Français Automobiles (CCFA),

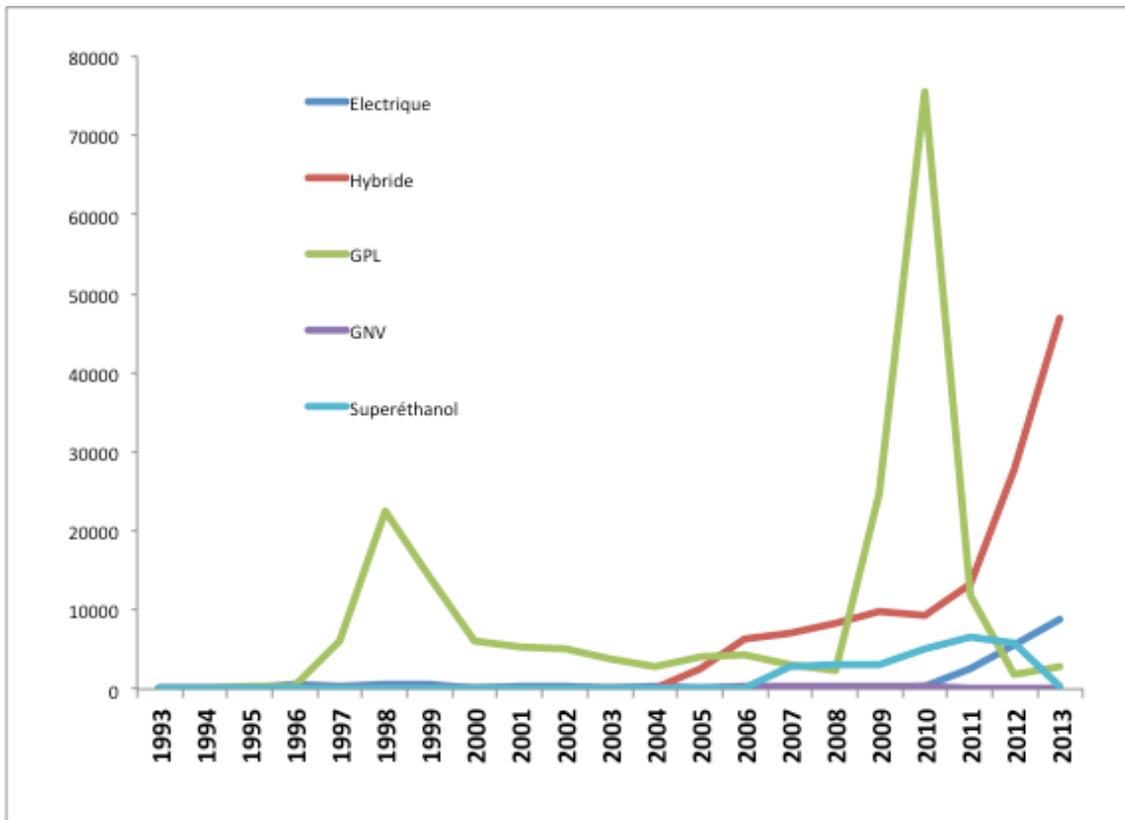
http://www.ccfa.fr/IMG/pdf/cpparautofranc_010113-2.pdf

⁶ *Véhicules particuliers en France*, ADEME, mai 2013, p. 10

3. Le parc roulant de véhicules écologiques

a. Evolution des ventes de véhicules particuliers neufs depuis 1993

	Electrique	Hybride	GPL	GNV	Superéthanol
1993	35	NC	18	NC	NC
1994	32	NC	11	NC	NC
1995	132	NC	254	NC	NC
1996	489	NC	413	NC	NC
1997	298	NC	6 060	NC	NC
1998	494	NC	22 589	NC	NC
1999	529	NC	14 265	NC	NC
2000	232	NC	6 201	NC	NC
2001	407	NC	5 263	NC	NC
2002	310	NC	5 029	NC	NC
2003	113	NC	3 863	NC	NC
2004	460	NC	2 875	NC	NC
2005	6	2 581	3 986	93	NC
2006	14	6 412	4 371	243	450
2007	6	7 159	2 980	475	3 527
2008	4	8 446	2 250	470	3 135
2009	12	9 826	24 937	389	3 248
2010	469	9 443	75 765	463	5 031
2011	2 630	13 289	11 874	170	6 590
2012	5 663	27 730	1 911	152	7341
2013	8 779	46 785	2 742	107	240



b. Véhicules électriques



Après un démarrage timide, les ventes de véhicules électriques ont enregistré une forte progression avec 8.779 véhicules vendus en 2013, soit 55% de plus qu'en 2012.

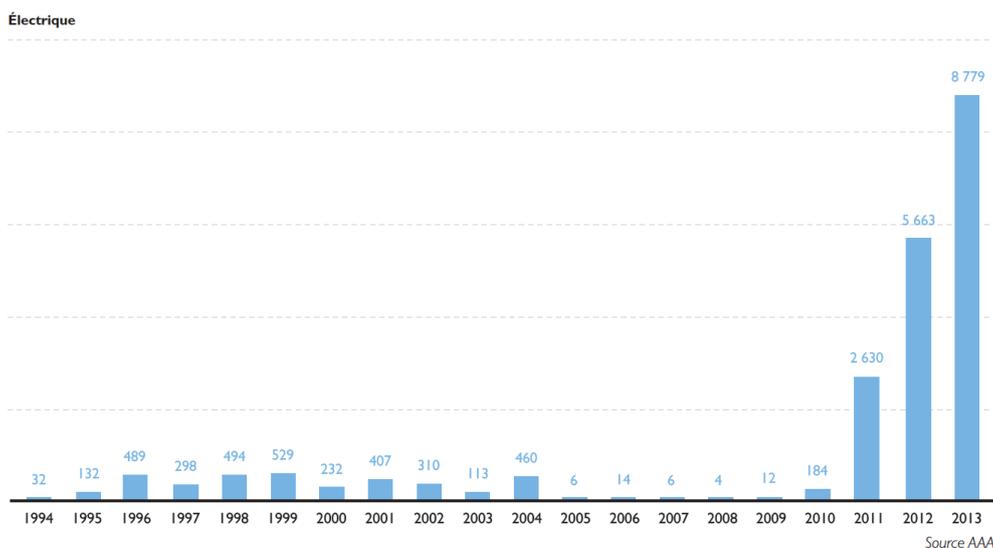
La sortie de modèles de série, le maintien du bonus à l'achat ainsi que l'implication de l'Etat et des collectivités au travers de la commande publique ont contribué à lancer le marché.

Les ventes

8.779 voitures particulières vendues en 2013

Le parc roulant

40 000 voitures électriques en circulation



Avec quelque 40 000 voitures électriques en circulation, la France arrive 4^e au classement des marchés mondiaux électromobiles (chiffres d'avril 2014)⁷.

Les grandes gagnantes sont sans nul doute la Renault Zoé, la Nissan Leaf et la Bluecar de Bolloré qui couvrent à elles trois environ 80% des ventes.⁸ Après un démarrage difficile, l'offre constructeur s'étoffe avec notamment l'arrivée sur le marché de la Bluesummer de bolloré, de la Spark EV de chevrolet ou encore de la e-Golf de Volkswagen.

L'Etat maintient sa politique incitative au travers du bonus à l'achat, avec un bonus confirmé de 6.300€. Par ailleurs, le Projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte prévoit un nouvel objectif d'intégration de 50% de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que tous les véhicules ayant un très faible niveau d'émission de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques au sein des flottes de l'Etat et des collectivités.

Alors que la France compte déjà le premier réseau de charge européen avec quelque 8.000 points de charge opérationnels ou programmés, la Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, Ségolène Royal, s'est fixé l'objectif ambitieux d'atteindre les 7 millions de points de charge d'ici à 2030. Cet engagement dans le déploiement de bornes de charge s'appuie sur le constat que le démarrage timide du marché ne tient pas seulement au facteur prix mais également à l'insuffisance du réseau de bornes de recharge qui induit un blocage psychologique.

⁷ Breezcar – Le guide des véhicules économes

<http://www.breezcar.com/actualites/article/ventes-monde-voitures-electriques-croissance-marche-400000-en-2014>

⁸ Niveaux de ventes cumulés sur les trois derniers tableaux de bord CCFA

Dans cette perspective, le Préfet hors cadre Francis Vuibert a été nommé chef de projet du plan de relance industriel « bornes électriques de recharge »⁹, et Florence Lambert (CEA), chef de projet de « Autonomie et puissance des batteries »¹⁸.

En outre, le Parlement a adopté en juin 2014 une proposition de loi *facilitant le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur l'espace public*. Ce texte prévoit la création d'un (ou plusieurs) opérateur(s) national(aux) autorisé(s) à installer des bornes sur le domaine des collectivités territoriales sans acquitter de redevance domaniale. L'objectif est d'assurer un maillage territorial plus dense et avant tout plus équilibré, en venant compléter les déploiements opérés par les collectivités. Un succès dont les médias se sont largement fait l'écho.

Malgré une nette progression sur les 3 dernières années, il est à regretter que les ventes de véhicules électriques restent en deçà des prévisions. Le déploiement d'infrastructures de recharge ajouté aux commandes publiques passées dans le cadre du PLTE ont pour objectif de faire effet de levier. Reste à savoir sur le marché des particuliers répondra également présent.

c. Véhicules hybrides électriques



Si les ventes de véhicules 100% électriques restent limitées, dépendant largement des commandes publiques, les immatriculations de véhicules hybrides sont bien plus dynamiques. Le marché a connu une importante progression en 2013, atteignant 2,61 % de parts de marché contre 1,47 % en 2012.

Un véhicule hybride électrique fait appel à deux stockages d'énergie embarqués distincts pour se mouvoir, dont l'un de nature électrique. Il peut s'agir d'un véhicule hybride traditionnel non rechargeable ou non rechargeable.

Les ventes de véhicules particuliers

46 785 véhicules hybrides vendues en 2013 (dont 32 799 hybrides essence et 13 986 hybrides Diesel)

Le parc roulant

160 000 véhicules hybrides en circulation au 1^{er} janvier 2014

A noter que les véhicules combinant énergie électrique et moteur à essence ou gazole émettant moins de 110 grammes de CO₂/km bénéficient d'un bonus de 3.300€.

Sur le segment de l'hybride essence, Toyota enregistre avec la *Toyota Yaris*, la *Toyota Auris* et la *Toyota Prius* le plus grand nombre de ventes et cumule au total 27.536 immatriculations en 2013. Peugeot davantage spécialisé dans l'hybride diesel prend la seconde place avec 13.400 immatriculations sur la même année.¹⁰

Au total, le parc roulant électrique et hybride rechargeable et non rechargeable – véhicules particuliers (VP) et utilitaires légers (VUL) - en France était estimée à 200.000 véhicules au 1er janvier 2014.¹¹ Les véhicules hybrides électriques représentent donc 160 000 unités.

Dans un contexte d'urbanisation croissante, les technologies hybrides sont des solutions crédibles pour améliorer la qualité de l'air en ville. Au regard de l'autonomie encore limitée des batteries.

⁹ Communiqué de presse de Bercy du 7 octobre 2013 « Arnaud Montebourg a réuni l'équipe de France de la Nouvelle France industrielle »

<http://proxy-pubminefi.diffusion.finances.gouv.fr/pub/document/18/15989.pdf>

¹⁰ Actu-environnement, « véhicules électriques : un marché en progression »

<http://www.actu-environnement.com/ae/news/vehicules-electriques-marche-en-progression-20430.php4>

¹¹ <http://fr.reuters.com/article/topNews/idFRPAEA0703G20140108>

d. Véhicules GPL



Le **GPL-carburant (gaz de pétrole liquéfié)** est un mélange de butane et de propane provenant du raffinage de pétrole ou de gisements de gaz naturel.

Avec 2742 véhicules vendus en 2013, les ventes de **véhicules à bicarburation essence/GPL** en première monte ont augmenté de 44% par rapport à 2012. C'est la première année, depuis la suppression en 2011 du bonus écologique. Le succès des modèles *Dacia Duster* et *Sandero* représentent à eux seuls 90% des ventes.

Les ventes de véhicules particuliers

2 742 véhicules GPL (première monte) vendus en 2013

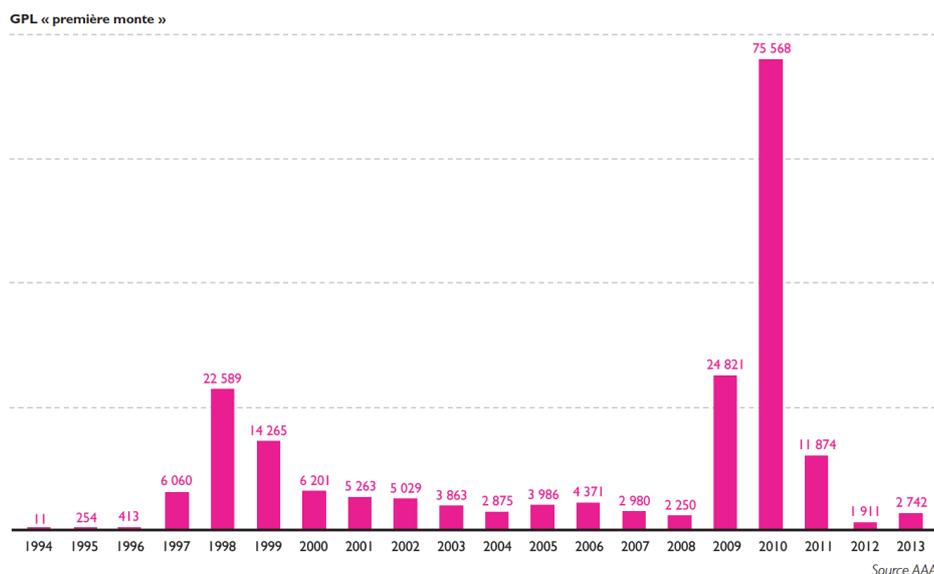
Le parc roulant

257 000 véhicules légers en circulation

En dépit de cette progression récente et des avantages certains en termes de qualité de l'air (-15% d'émissions de CO₂ par rapport à une voiture à essence et aucune émission de particule fine), le GPL continue de souffrir d'un déficit d'image. Si depuis 2001, tous les véhicules en circulation bénéficient d'une soupape de sécurité conformément à la réglementation européenne, force est de constater que les constructeurs automobiles se montrent toujours réticents à proposer de nouveaux modèles depuis la suppression du bonus de 2000€ prématurée fin 2010... Pourtant le GPL bénéficie d'un réseau de distribution suffisant avec 1.750 stations en France (soit une station-service sur 7).

En outre, les pouvoirs publics européens et français, reconnaissant les qualités environnementales du GPL accordent un certain nombre d'avantages fiscaux qui rendent ce carburant attrayant sur le plan économique. Ainsi, le coût à la pompe demeure 30 à 50% au dessous des tarifs de l'essence.

Le parc de véhicules GPL (à bicarburation GPL et essence) est constitué de véhicules proposés par les constructeurs automobiles (1^{ère} monte) et de véhicules essence équipés d'un kit GPL postérieurement à l'achat (2^{nde} monte). Les chiffres estimés par le Comité Français du Butane Propane (CFBP), nous font part de quelque 257 000 véhicules légers¹ roulant au GPL carburant en France, dont 22 300 véhicules utilitaires légers.



En plus de rejeter en moyenne 15% de CO₂ de moins qu'un véhicule essence, la souplesse de la technologie GPL lui permet d'être associée à d'autres énergies alternatives. Le GPL peut notamment être couplé à une motorisation électrique permettant de réduire de manière encore plus significative les émissions de CO₂.

e. Véhicules GNV / GNC



Le GNC est un type de gaz naturel utilisé comme carburant automobile. Il présente un véritable intérêt écologique avec une baisse 25% d'émissions de CO2 par rapport à un véhicule essence et n'émet pas de particules fines.

Les ventes de véhicules particuliers roulant au **Gaz Naturel Carburant** (GNC) ont enregistré une baisse de 36% en 2013, avec 107 véhicules particuliers vendus contre 152 en 2012. Au mois de juin 2014 on comptait 13.147 véhicules GNC en circulation, dont 2.335 véhicules particuliers. La plus large part du parc est constituées par les 2.672 véhicules de transport en commun de personnes et 6.784 camionnettes de moins de 3,5 tonnes.

Les ventes de véhicules particuliers

107 véhicules en 2013

Le parc roulant

13 147 véhicules en circulation
dont 2 335 véhicules particuliers

Le GNC reste très peu utilisé par les particuliers, du fait du faible nombre de stations service équipées. Il n'existe à ce jour qu'une quarantaine stations distribuant du GNC en France. Ce carburant est en revanche utilisé par bon nombre de gestionnaires de flottes captives, qu'il s'agisse de flottes privées ou de transports publics, qui s'équipent alors d'un compresseur. Il est à noter par ailleurs que la grande majorité des véhicules GNC disponibles en France sont équipés d'un moteur à bicarburant GNC/essence.

L'Union européenne a adopté le 29 septembre 2014 une directive pour la promotion des carburants alternatifs, parmi lesquels le GNC. Il s'agit de garantir un déploiement d'infrastructures de recharge suffisant de sorte que les véhicules qui utilisent des carburants de substitution puissent circuler.

Si GDF-Suez s'est davantage concentré sur les flottes professionnelles que sur le grand public, le développement de la filière biogaz, issu de la méthanisation, pourrait bien contribuer à ouvrir le marché dans les années à venir.

En effet, le bilan carbone des véhicules roulant au bio-GNC est particulièrement avantageux, et peut devenir négatif eu égard à l'utilisation de déchets aujourd'hui polluants pour fabriquer l'énergie. C'est par ailleurs un vecteur plébiscité dans le cadre de l'économie circulaire, et qui permettrait de dégager de nouveaux revenus agricoles et industriels en phase avec la croissance verte portée par le Gouvernement.

f. Véhicules à Carburant Modulable (VCM)



Un véhicule à carburant modulable est un véhicule dont le moteur peut utiliser 2 ou 3 carburants différents. Les VCM les plus courants sont alimentés au super éthanol.

Les ventes de véhicules roulant au super éthanol ont enregistré une légère progression avec 240 véhicules contre 186 en 2012. Après l'introduction en 2007 sur le marché français, le marché du super éthanol avait connu un bon démarrage.

Les ventes de véhicules particuliers

240 véhicules en 2013

Le parc roulant

30 000 véhicules flexfuel

Selon l'ADEME¹, le super éthanol E85 permet de réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre sur l'ensemble du cycle de vie jusqu'à 60% par rapport à l'essence. En outre, ce carburant a le double mérite d'être économique (environ 0,88€/l à la pompe en mai 2014) et fabriqué en France. Notre pays compte aujourd'hui près de 500 stations distribuant de l'E85. Notons que les véhicules roulant au superéthanol peuvent également être alimentés à l'essence sans plomb.

Le parc roulant de 1^{ère} monte est estimé à 30000 véhicules flexfuel E85 par la collective bioéthanol.

Pour les véhicules d'occasion, des « kits bio-éthanol » destinés à rendre compatibles les moteurs essence ont fait leur apparition. En dépit d'un intérêt écologique certain et contrairement aux kits GPL, ces kits que l'on trouvera facilement sur internet ne sont pas homologués et non reconnus par les constructeurs automobiles. Cela pose notamment des problèmes en termes de garantie constructeur et d'assurance. A noter que ces véhicules de 2^e monte, dont le nombre pourrait atteindre 70 000 véhicules aujourd'hui, ne disposent pas de la mention « FE » sur la carte grise.

Sur la base des objectifs européens d'incorporation de biocarburants, d'importants investissements privés ont été réalisés en France. La capacité de production de bioéthanol atteinte permet de garantir une origine 100% française de l'éthanol distribué en France. Bien que seul 1% des surfaces agricoles mondiales soient consacrées à la production de biocarburants, les controverses entretenues par certaines ONG continuent de ternir l'image de l'éthanol auprès du grand public. Après avoir prévu des objectifs d'incorporation de biocarburants dans le mix des transports, l'Union européenne fait désormais marche arrière en instaurant un plafonnement des biocarburants de premières générations à 7%. Si les biocarburants de seconde et troisième générations sont souvent moins décriés, il convient de noter qu'ils sont souvent mis au point par les mêmes industries qui produisent actuellement la première génération. Aussi, le plafonnement de la production de biocarburants de première génération pourrait bien mettre en péril le développement des seconde et troisième générations.

Pour des raisons à la fois de manque de visibilité sur les normes imposées à la filière et économiques notamment à raison du coût lié à la mise aux dernières normes européennes (Euro 5B), la quasi-totalité des marques proposant des véhicules *flexfuel* ont suspendu leurs ventes en France le 1er Janvier 2013.

Il est à regretter que ce carburant, qui a le triple mérite d'être plus sobre en termes d'émissions de CO2, économique et produit en France ne soit pas davantage plébiscité.

g. Véhicules < à 3 mètres émettant moins de 120g/km de CO₂



La tendance observée depuis la mise en place du bonus – malus en 2008 est clairement au *downsizing*, avec une diminution très claire de la taille des motorisations et des émissions polluantes.

Après avoir conquis plus de 100 000 de nos concitoyens principalement en milieu urbain, les petits véhicules de moins de 3 mètres faiblement émetteurs de gaz à effets de serre restent pourtant réservés à une certaine catégorie socio-professionnelle de par leur prix. La R&D permettant de garantir la sécurité d'un tel gabarit explique en partie ce coût d'entrée élevé. La concurrence est de fait relativement étroite sur ce segment, avec seulement deux constructeurs qui se partagent le marché automobile : smart et Toyota.

En tête du classement ADEME pendant 9 ans toutes catégories confondues (2001-2010), la *smart Fortwo cdi* affiche aujourd'hui 86g/km de CO₂. En 2009, ce même classement sacrait la *Toyota iQ* véhicule le moins polluant de la catégorie essence avec 99g/km, portant sur le podium deux véhicules de moins de 3 mètres, particulièrement adaptés au milieu urbain.

Le leader du marché, smart, produit ses modèles en Moselle à Hambach, et teste depuis plus de cinq ans un modèle électrique à Londres, la *Smart Ed*.

A noter que certains constructeurs de quadricycles lourds à moteurs (Courb) ou de véhicules sans permis, au rang desquels les marques françaises Aixam ou Ligier, annoncent eux aussi depuis quelques années des efforts sur les consommations et les émissions de CO₂, ou la mise sur le marché de véhicules électriques.

D'après le groupe Argus et les constructeurs concernés, nous comptons actuellement environ 98000 smart fortwo et 12.000 Toyota iQ en circulation en France, pour un total de micro citadines avoisinant les 110 000 véhicules.

h. Seuls 1,58% du parc roulant français peut être considéré comme écologique

	VUL	VP	Total
Electriques	19 206	20 794	40 000
Hybrides	-	160 000	160 000
GPL	22 300	234 700	257 000
GNV / GNC	6 674	2 335	9 009
Superéthanol E85	1 538	28 462	30 000
Véhicules <3m <120g/km CO ₂	-	110 000	110 000
Total véhicules légers écologiques	49 718	556 291	606 009
Parc automobile français (1/01/2010)	6 550 000	31 700 000	38 250 000
% voitures écologiques du parc roulant	0,76%	1,75%	1,58%

Seuls 1,58% du parc roulant peut aujourd'hui être considéré comme écologique en France, soit une augmentation +4% entre 2014 et 2013. Cette augmentation est liée au développement des marchés des véhicules électriques (+96%) et hybrides (+6,7%), sur lesquels les superbonsus se sont concentrés cette année, au détriment des énergies alternatives.

Pourtant, en terme quantitatif, rappelons que 42% des véhicules écologiques roulent au GPL en France, 5% au E85, 1,5% au GNC contre 6,6% à l'électrique.



Conclusion : Faire de l'automobile un levier pour la transition énergétique

Sous l'influence de ses engagements européens et internationaux, la France a mis en place un dispositif du bonus-malus visant à orienter le marché automobile vers des véhicules plus sobres en CO2. La moyenne des émissions de CO2 des véhicules neufs vendus en France en 2013 se situait à 117 g de CO2 / km en 2013. Toutefois il est à regretter que les polluants locaux (NOx et particules fines) n'aient pas été pris en compte dans ce dispositif.

Les récents épisodes de pollutions ont permis de relancer le débat notamment au regard de l'importance du diesel dans le parc automobile français. A ce titre, il est plus que jamais temps d'inciter nos concitoyens à préférer l'ensemble des véhicules qui réduisent non seulement les émissions de CO2 mais aussi les émissions de polluants atmosphériques locaux.

Force est de constater que le parc de véhicules écologiques, dans sa définition la plus large, progresse très lentement en France, notamment du fait d'un manque de communication sur les énergies alternatives telles que le GPL, le GNC ou encore le bioéthanol E85. A ce titre, le Club des Voitures Écologiques porte de longue date le principe de mixité énergétique de sorte à répondre au mieux à la diversité des usages.

Le récent rapport de l'OPECST¹² sur « les mobilités sereines et durables : concevoir et utiliser des véhicules écologiques » adopté à l'unanimité le 15 janvier 2014 par les parlementaires de toutes tendances politiques, fait état de la nécessité d'« *accorder les avantages consentis aux voitures électriques aux autres types de voitures écologiques, et notamment hybrides, et celles fonctionnant au GPL, au GNV, à l'hydrogène ou à l'air comprimé.* »

Dans le cadre du projet de loi sur la transition énergétique, le Club des Voitures écologiques propose des incitations simples :

- l'intégration dans les flottes de l'Etat et des collectivités de 50% de véhicules peu polluants par construction listés dans l'arrêté inter-préfectoral d'Ile de France n°2014-00573
- la création d'un crédit de télépéage de 500€ pour les véhicules écologiques, autopartagés ou utilisés en covoiturage sur les autoroutes,
- la mise en place de tarifications préférentielles dans les parkings,
- l'écodiagnostic obligatoire des véhicules diesel > à 4 ans vendus d'occasion
- la création d'un Eco-prêt à taux zéro sous conditions de ressources pour l'acquisition d'un véhicule écologique
- L'intégration de véhicules électriques en autopartage dans les projets immobiliers en construction moyennant une diminution de l'obligation de construction de parkings.
- l'intégration dans le code de la route du disque vert qui autorise 1h30 de stationnement gratuit en voirie pour les véhicules écologiques actuellement dans une douzaine de collectivités pilotes en France, dont une majorité ont décidé de s'associer en réseau.

Sur ce dernier point, le disque vert est également mis en place dans des collectivités répondant à l'AMI de l'ADEME pour le cofinancement de leurs bornes de charge, afin de garantir une gratuité du stationnement, tout en offrant une certaine rotation et ouverture sur les autres énergies.

¹² L'Office Parlementaire d'Évaluation des Choix Scientifiques et technologiques