



## VEILLE POLITIQUE ET PARLEMENTAIRE n°84

### CLUB DES VOITURES ECOLOGIQUES

---

#### A RETENIR

- **Agenda** : bilan CVE 2016 / perspectives 2017 le 11/01 17h30, Le Club (p. 3)
- **Extension de la prime à la conversion aux véhicules électriques utilitaires légers** (p. 10) + Dossier des actions engagées par Ségolène Royal **en faveur de la qualité de l'air** (p. 14)
- Soutien de Ségolène Royal au **développement des biocarburants de deuxième génération** (p. 16)
- Dossier **LTECV en actions** (p. 19)
- PLF 2017 : Adoption de l'amendement de Valérie Rabault **augmentant le plafond de déductibilité des véhicules d'entreprise électriques à 30000 euros** (p.30)
- PLFR2016 :
  - Adoption des amendements de Marie-Christine Dalloz concernant la **fiscalité du bioethanol ED95** : TCIFE à 4,4€/hl / Régime TGAP (p. 35)
  - Adoption de **l'exonération de TVS pour les véhicules gaz GPL et GNV** (p. 36/39)
  - **Moindre hausse TCIFE du GNV** en 2017 (p. 39)
- **Actualités du Club** : Rencontres du 30/11 sur l'hydrogène dans les territoires, et le 14/12 autour d'Alain Leboeuf, contribution du CVE dans le cadre du Cadre National d'Action pour le développement des carburants alternatifs (p. 41 à 46)

# SOMMAIRE

<b>1- AGENDA .....</b>	<b>3</b>
Agenda du secteur .....	3
Agenda politique .....	4
<b>2- COMMUNIQUÉS DE PRESSE ET ACTUALITÉS INSTITUTIONNELLES.....</b>	<b>5</b>
Communiqué de la Commission européenne sur la consultation en cours sur la révision de la directive véhicules propres .....	5
Communication en Conseil des ministres : Lutte contre la pollution atmosphérique.....	10
Pic de pollution : Anne Hidalgo salue la mise en place de la circulation alternée .....	12
Agir pour la qualité de l'air et la santé des Français - Les actions engagées par Ségolène Royal - Conseil des ministres du 10 décembre 2016 .....	13
Discours de Mme Ségolène Royal : Inauguration de l'unité de biocarburants BioTFuel .....	14
Discours de Mme Ségolène Royal : Audition par la commission d'enquête sur les mesures d'émissions du Parlement européen .....	17
La loi de transition énergétique pour la croissance verte en actions : territoires - citoyens - entreprises.....	18
Piétonnisation des voies sur berges : les temps de parcours ont augmenté .....	19
<b>3- VIE REGLEMENTAIRE ET LEGISLATIVE .....</b>	<b>20</b>
<u>Vie réglementaire</u> .....	20
<u>Vie législative</u> .....	22
Questions au Gouvernement .....	22
Projet de loi de Finances pour 2017.....	30
Projet de loi de Finances rectificatives 2016.....	34
Projet de loi relatif au statut de Paris et à l'aménagement métropolitain .....	40
<b>4- ACTUALITÉS DU CLUB.....</b>	<b>41</b>
14/12/16 – Rencontre autour d'Alain Leboeuf, Député de Vendée et Président du Syndicat de service public des énergies vendéennes (SyDEV) .....	41
3/11/16 – Consultation publique concernant le Cadre National d'Action pour le développement des Carburants Alternatifs (CANCA) .....	42
30/11/16 – Rencontre CVE & CDKL : « La mobilité hydrogène dans les territoires » .....	46
<b>5- NOMINATIONS / MUTATIONS.....</b>	<b>47</b>
<b>6- ACTUALITÉS DU SECTEUR .....</b>	<b>51</b>
Journée hydrogène dans les territoires- Nantes accueillera la 5ème édition les 6 et 7 juin 2017 .....	51
Impair ou Pair, rouler tous les jours en Toyota et Lexus hybrides ! .....	53
L'INTEROPERABILITE SODETREL – PLUGSURFING DEVIENT REALITE .....	54
Baromètre GMP – Novembre 2016 .....	55
La FNCCR et GRDF publient un guide pour stimuler la création de stations GNV sur le territoire.....	58

## 1 – AGENDA



### Agenda du secteur

#### 11 janvier 2017, 17h30-19h, Paris : CVE, Bilan 2016 & Perspectives 2017

Au crépuscule de cette année riche en actualités pour la mobilité durable que nous portons à vos côtés, nous sommes ravis comme chaque année de vous inviter à la réunion « CVE : bilan 2016 - perspectives 2017 ». Ces échanges se poursuivront autour d'un verre de l'amitié afin de débiter ensemble l'année sous le signe de la convivialité. Merci de nous faire part de votre présence au plus tard vendredi 6 janvier.

Adresse : Le Club - Rez de jardin / 10 rue de Sèze, 75009 Paris

#### 12 avril 2017, Grimaldi Forum, Monaco : journée CVE au salon EVER



Comme chaque année, le CVE est partenaire officiel de l'événement et organise dans ce cadre une journée de conférences le 12 avril. Un déjeuner d'échanges privilégié est par ailleurs offert par SEM Bernard Fautrier, ministre plénipotentiaire, aux membres de la délégation CVE.

Infos : [guillaume.metivier@compublics.com](mailto:guillaume.metivier@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

21 décembre 2016

*Commission mixte paritaire*

Projet de loi sur le statut de Paris

17 janvier 2017

*Assemblée nationale*

Examen des conclusions de la CMP ou nouvelle lecture en séance du projet de loi sur le statut de Paris

**PLF 2017**

22 décembre 2016

*Assemblée nationale*

Lecture définitive du PLF 2017

23 décembre 2017

Date limite d'adoption du PLF 2017

**PLFR 2016**

22 décembre 2016

*Assemblée nationale*

Lecture définitive du PLFR 2016

## 2 - COMMUNIQUÉS DE PRESSE ET ACTUALITÉS INSTITUTIONNELLES



**Consultation publique**

**19 décembre 2016**

Communiqué de la Commission européenne sur la consultation en cours sur la révision de la directive véhicules propres

### **Public Consultations**

#### **Revision of the Clean Vehicles Directive**

##### **Consultation period:**

**19/12/2016**

**24/03/2017**

*Revision of Directive 2009/33/EC on the promotion of clean and energy-efficient road vehicles (Clean Vehicles Directive)*

[Online questionnaire](#) (The questionnaire will soon be available in French, Italian, German and Polish )

[Directive 2009/33/EC](#) on the promotion of clean and energy-efficient road vehicles, is a public procurement-related instrument, which is more commonly known as "the Clean Vehicles Directive". It requires public bodies to consider certain energy and environmental impacts when purchasing road vehicles. The Commission is currently carrying out an Impact Assessment of options for a possible revision of the Directive to better support achieving EU policy objectives on climate change and air pollution and to stimulate the market for clean vehicles and increase competitiveness. As part of the Impact Assessment process, the Commission is carrying out this public consultation.

##### **Consultation period**

This consultation will last for 13 weeks. Questionnaires should be returned by 24 March 2017 at the very latest.

##### **Target group**

All citizens and organisations are welcome to participate in this consultation.

The consultation can be of particular interest to local, regional and national public authorities and public contracting entities that procure road transport vehicles and contracts involving such vehicles.

### **Structure of the questionnaire**

The questionnaire contains the following sections:

- Section A: Information about the respondent
- Section B: Main problem to address
- Section C: Policy measures
- Section D: Impacts
- Section E: Relevance of other action at EU level

Section A is obligatory for all respondents, collecting information about the respondent and asking for the right to publish the information.

Section B is designed to gather input from a broad public audience on the main problem to address through a revision of the Clean Vehicles Directive.

Section C is intended to gather more detailed input on the scope of the initiative and potential policy measures. Questions are technical in nature and the consultation seeks primarily the input from key professional stakeholders.

Section D is intended to gather more detailed input on potential impacts of possible policy measures under a revision of the Clean Vehicles Directive. The consultation seeks primarily the input from key professional stakeholders.

Section E is designed to gather input from key stakeholders and the broader public whether the objectives of the revision of the Clean Vehicles Directive could be better achieved through other action at EU level.

### **Using the questionnaire**

- Contributions may be submitted in any EU language. The questionnaire will soon be available in French, Italian, German and Polish.
- You can skip questions that you do not feel comfortable responding to. However, replies to questions marked with an asterisk are compulsory. You can also pause at any time and continue later. Once you have submitted your answers, you will be able to download a copy of your completed questionnaire

### **Context and objective of the consultation**

According to the Commission's Communication "A European Strategy for Low-Emission

Mobility" , by mid-century, greenhouse gas emissions from transport will need to be at least 60 % lower than in 1990 and be firmly on the path towards zero in order to meet the EU's overall climate goals. Emissions of air pollutants from transport need to be drastically reduced without delay.

Faster deployment of clean vehicles is an important lever. Public procurement can be relevant in this context. It is also an important driver of economic growth, jobs and competitiveness. Currently, all purchases of services, works and supplies by public authorities in the EU account for 14% of GDP. To create a level playing field for all businesses, EU law sets out minimum harmonised public procurement rules . These rules organise the way public authorities and certain public utility operators purchase goods, works and services.

In the case of transport, Directive 2009/33/EC on the promotion of clean and energy-efficient vehicles (commonly known as "the Clean Vehicles Directive") requires public bodies to take account of lifetime energy and environmental impacts when purchasing road transport vehicles. These provisions have been set to particularly address the persistent problems of air pollution and greenhouse gas emissions from road transport, but also to stimulate the market for clean vehicles and support competitiveness.

Taking account of impacts can be done in two ways:

- through setting technical specifications for energy and environmental performance in the documentation for the purchase of the road vehicles on each of the impacts or
- by including energy and environmental impacts in the actual purchasing decision through using these impacts as award criteria in cases where a procurement procedure is applied. In case where impacts are monetised for inclusion in the purchasing decision, the Directive prescribes a specific methodology to be used for the calculation of operational lifetime costs.

In December 2015, the European Commission published an ex-post evaluation of the Clean Vehicles Directive. It concluded that the Directive continued to be relevant but would need adjustment to be more effective. In particular, the evaluation found that objectives were not met, namely that the Directive has little impact on stimulating market uptake of clean vehicles and hence has a very limited impact on reducing the greenhouse gas emissions and air pollutants emitted from publicly procured vehicles.

Clean vehicles, meaning vehicles with low- or zero-emissions of air pollutants and greenhouse gases, have increasingly become available on the market. Yet decisions to procure them are constrained by their cost.

When deciding to publicly procure a vehicle, full operational life-time costs and benefits are often not duly considered, also owing to information bias. The focus is on initial purchase

price. While low- and particularly zero-emission vehicles currently have a higher initial purchase price, they also generally have considerably lower costs of fuel and maintenance over the lifecycle of their operation and yield other benefits such as reduced impacts on public health. Purchase cost, fuel and maintenance costs are, however, often separated in budgets. Consequently, the potential of public procurement to stimulate the market is insufficiently utilised. The evaluation of the Clean Vehicles Directive detected specific problems in the provisions of the Directive that contribute to this problem:

- limitations in the scope of the Directive
- limitations in the provisions for purchasing clean vehicles
- deficits in the current methodology for calculating operational lifetime cost
- a great variety of national transpositions, resulting in a fragmentation of procurement rules and difficulties for monitoring

The key recommendation of the evaluation was to retain the Directive, but to revise it. As part of the 2017 Work Programme of the European Commission, a proposal for the revision of the Directive including an Impact Assessment has been announced for the 4th quarter 2017.

With this public consultation, the European Commission is inviting all stakeholders and the general public to express their opinion on:

- the appropriateness of the current Directive provisions relative to the objective of stimulating the deployment of clean vehicles in the EU through public procurement;
- the problems identified and the preliminary opportunities for policy responses to these problems, as identified by the Commission in the evaluation of the Directive and the preparatory Impact Assessment work for a potential revision of the Directive.

Furthermore, participants to the consultation and particularly stakeholders affected by the provisions of the Directive are invited to share data and factual information on specific aspects of the legislation. Stakeholders with specialist knowledge or direct professional links to the topic are invited, in the framework of this public consultation, to upload relevant expertise material or send them by e-mail. All such contributions will be analysed, reported on and considered in the impact assessment.

More information on the ex-post evaluation of Directive 2009/33/EC and the preliminary ideas for a possible revision can be found in the following documents

- [final report of the ex-post evaluation](#)
- [Inception Impact Assessment](#)

### **Transparency and confidentiality**

Please note that contributions received from this survey, together with the identity of the contributor, will be published on the European Commission's website, unless the contributor



objects to publication of the personal information. In this case, the contribution will be published in anonymous form.

[Follow the explanations about the protection of personal data.](#)

The policy on "protection of individuals with regard to the processing of personal data by the Community institutions" is based on Regulation (EC) N° 45/2001 of the European Parliament and of the Council of 18 December 2000.

### **Important notice**

As part of the European Transparency Initiative, organisations are invited to use the Register of interest representatives to provide the European Commission and the public at large with information about their objectives, funding and structures.

If you are not registered yet in this register, please visit:  
<http://ec.europa.eu/transparencyregister/>

### **Disclaimer**

Please note that this document has been drafted for information and consultation purposes only. It has not been adopted or in any way approved by the European Commission and should not be regarded as representative of the views of Commission staff. It does not in any way prejudice, or constitute the announcement of, any position on the part of the Commission on the issues covered. The European Commission does not guarantee the accuracy of the information provided, nor does it accept responsibility for any use made thereof.



**Communication en Conseil des ministres  
10 décembre 2016**

## Communication en Conseil des ministres de Ségolène Royal : Lutte contre la pollution atmosphérique

Ségolène Royal a présenté, samedi 10 décembre, une communication relative à la lutte contre la pollution atmosphérique.

L'épisode de pollution aux particules que connaissent plusieurs régions françaises depuis le 30 novembre 2016, lié à des conditions météorologiques exceptionnelles, met en évidence l'impact du trafic routier et de certains systèmes de chauffage sur la qualité de l'air.

En matière de transports, le Gouvernement entend poursuivre les actions engagées depuis 2 ans pour la qualité de l'air.

- La convergence sur 5 ans des prix à la pompe de l'essence et du gazole, à hauteur de +1 centime d'euro par litre par an pour le gazole et -1 centime d'euro par litre par an pour l'essence, mise en place en 2015, se poursuit en 2017.
- La prime à la conversion permet depuis avril 2015 de bénéficier d'une aide jusqu'à 10 000 euros pour l'achat d'un véhicule électrique en contrepartie de la mise au rebut d'un vieux véhicule diesel.
- Afin de favoriser le renouvellement du parc chez les professionnels qui utilisent leurs véhicules pour leur travail, cette prime sera étendue aux véhicules utilitaires légers à compter de 2017.

Le bilan est positif :

- La part du diesel dans les immatriculations est passée de 73% en 2012 à 52% aujourd'hui, et elle s'établit à 36% chez les particuliers.
- 100 000 véhicules électriques sont désormais immatriculés en France, qui est le leader européen sur ce marché en croissance de 40% par an, avec un dispositif profitant de surcroît en très large majorité à des véhicules produits en France.

La loi de transition énergétique pour la croissance verte prévoit la conversion des flottes publiques et privées de véhicules :

- Par une obligation d'achat de véhicules à faibles émissions par l'Etat et les entreprises nationales (50% minimum), les collectivités territoriales (20% minimum), les loueurs et les compagnies de taxis (10% minimum) lors du renouvellement de leur flotte.
- Les décrets qui mettent en œuvre cette mesure seront publiés la semaine prochaine pour une application dès le 1er janvier 2017.

- Les territoires bénéficiant du soutien financier du ministère de l'environnement (territoires à énergie positive, villes respirables) se sont engagés à être exemplaires et à dépasser ou anticiper les dispositions prévues par ces textes.

Les certificats « crit'air » permettent de favoriser les véhicules les moins polluants. Les élus et les préfets pourront les rendre obligatoires dans les zones couvertes par un plan de protection de l'atmosphère et dans les futures zones à circulation restreinte.

En matière de bâtiment, il faut réduire les pollutions liées au chauffage chez les particuliers :

En hiver, le chauffage est la 2ème source d'émissions de particules fines :

- Depuis septembre 2014, le crédit d'impôt transition énergétique (CITE) permet aux particuliers de déduire 30% des dépenses liées à l'acquisition d'équipements de chauffage plus propres (chaudières à haute performance, pompes à chaleur, etc.)
- En 2017, cela correspondra à 1,7 milliards d'euros redistribués au bénéfice de la qualité de l'air et des économies d'énergie, soit un triplement par rapport à 2014. A ce jour, plus d'un million de foyers en ont bénéficié et soutiennent ainsi la création de 30 000 emplois locaux, non délocalisables.

Début 2017 un programme de 75 millions d'euros sera lancé pour appuyer le déploiement de solutions de chauffage plus propres chez les personnes en situation de précarité énergétique.

Il permettra aux personnes à revenus modestes de bénéficier de :

- 800 € pour le remplacement d'une chaudière polluante par une chaudière neuve à haute performance ;
- 800 € à 1 400 € pour le remplacement d'une chaudière polluante par une chaudière neuve au bois de classe 5, en fonction du logement ;
- 100 € pour l'installation d'un programmateur centralisé pour les radiateurs électriques ;
- 600 € à 1 700 € pour l'isolation de combles, en fonction du logement.

Appuyé sur le dispositif des certificats d'économie d'énergie, il sera établi en lien avec des fournisseurs d'énergie volontaires.



**Communiqué de presse**

**Mairie de Paris**

**15 décembre 2016**

## Pic de pollution : Anne Hidalgo salue la mise en place de la circulation alternée Anne

**Hidalgo, Maire de Paris, salue la mise en place de la circulation alternée, comme elle l'a demandée ce matin au Préfet de Police de Paris, dès l'annonce par Airparif d'un nouvel épisode de pollution. Elle appelle également à une intensification des contrôles pour que cette mesure soit respectée par les automobilistes.**

Anne Hidalgo, Maire de Paris, se réjouit de la mise en place de la circulation alternée demain, ainsi qu'elle l'a demandé au Préfet de Police de Paris, dès l'annonce par Airparif d'un nouvel épisode de pollution.

La Ville de Paris appelle également à un renforcement des mesures de contrôle afin que cette mesure soit correctement appliquée, ainsi que le contournement de l'Île-de-France pour les poids-lourds qui est également mis en œuvre dès demain.

Conformément aux dispositions prévues par l'Exécutif parisien, la Ville mettra en place le stationnement résidentiel gratuit pour la journée de vendredi.

Afin que les Franciliens soient le moins impactés possible par cet épisode, les transports en commun, l'abonnement une journée Vélib' et 1 heure d'Autolib' pour les nouveaux abonnés seront gratuits.

Des messages de prévention seront diffusés sur les panneaux lumineux municipaux et sur le site internet paris.fr afin d'inciter les automobilistes à prendre les transports en commun et les personnes fragiles à limiter leurs activités durant toute la durée de cet épisode de pollution.

La Ville de Paris invite également tous les Parisiens à faire preuve de civisme, en empruntant prioritairement les réseaux de transport en commun, le covoiturage ou l'utilisation de véhicules peu polluants (électrique, GNL...).

Anne Hidalgo et son adjoint Christophe Najdovski appellent l'ensemble des automobilistes à s'équiper des vignettes « Crit'air ». En cas de pic de pollution, ce seront ainsi les véhicules les plus polluants qui seront interdits.



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

***Dossier de presse***

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

***10 décembre 2016***

**Agir pour la qualité de l'air et la santé des Français - Les actions engagées par Ségolène Royal - Conseil des ministres du 10 décembre 2016**

**L'amélioration de la qualité de l'air est l'un des enjeux cruciaux pour construire la ville de demain : protection de la santé des habitants, développement des modes de transports non polluants, promotion des filières économiques bas-carbone... Ségolène Royal revient sur les actions engagées par son ministère.**

**[Télécharger le dossier de presse dans son intégralité](#)**

A voir notamment :

- Agir pour la qualité de l'air (p.5)
  - Déploiement des véhicules propres (p. 5)
  - Organisation des transports pour lutter contre la pollution (p. 8)



## 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*  
*9 décembre 2016*

### Discours de Mme Ségolène Royal : Inauguration de l'unité de biocarburants BioTFuel

**Mme Ségolène Royal a prononcé un discours lors de l'inauguration de l'unité de biocarburants BioTFuel, vendredi 9 décembre 2016**

#### **1/ L'inauguration d'une première mondiale**

Nous inaugurons aujourd'hui **une première mondiale avec cette unité de biocarburants**, qui va permettre de traiter la plus large variété de biomasses issues de résidus agricoles et forestiers.

Ce démonstrateur très flexible permet de tester une chaîne de production complète de biocarburants avancés, **sans concurrence alimentaire**.

Ce projet a été rendu possible : Grâce au soutien de l'Etat, à travers l'ADEME (33M€), et de la Région (3,2 M€). Grâce à la mise en commun des efforts de 6 partenaires, qui ont réuni **leur excellence scientifique et industrielle** :

- Les organismes de recherche : IFP-EN et CEA.
- Les industriels : Total et Avril.
- Les fournisseurs de technologies : ThyssenKrupp et Axens.

Grâce à vous tous, BioTFuel marque la **réussite de la reconversion industrielle du site** de l'ex-raffinerie TOTAL de Dunkerque.

Ce projet trace **la voie de la bioraffinerie du futur**, au service des objectifs de la transition énergétique dans les transports et du **développement économique et des emplois de la filière des biocarburants avancés qui permettent de réduire de plus de 80 % les émissions de gaz à effet par rapport aux carburants fossiles**.

#### **2/ Les objectifs de la France en matière de biocarburants**

Le projet renforce la mise en œuvre des objectifs de la France en matière de biocarburants. C'est une politique menée avec détermination depuis plus de 10 ans autour de trois axes :

- Réduire notre dépendance au pétrole.

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques dans les transports.
- Soutenir le secteur agricole en lui offrant des débouchés complémentaires, outre les efforts que nous conduisons par ailleurs sur la méthanisation.

Grâce à cette politique, **la France est dans le peloton de tête des pays européens avec environ 7 % de biocarburants dans notre consommation de carburant.**

La loi de transition énergétique a renforcé cette dynamique de décarbonation des transports :

- Avec des objectifs ambitieux pour l'efficacité énergétique des véhicules, et notamment l'ambition de développer des véhicules consommant moins de 2 L au 100 km ;
- La diversification des carburants utilisés :
  - j'ai mis à la consultation en novembre le **cadre d'action nationale pour les carburants alternatifs**, pour les véhicules électriques, le Gaz Naturel pour Véhicules et l'Hydrogène,
  - j'ai fixé l'objectif de **déployer rapidement un million de points de charges pour véhicules électriques**,
  - la loi a fixé l'**objectif de 15 % d'énergies renouvelables dans notre consommation finale de carburants d'ici 2030.**

La **programmation pluriannuelle de l'énergie**, publiée le 28 octobre dernier, avec la **stratégie nationale de développement de la mobilité propre**, décline ces objectifs en matière d'incorporation de biocarburants avancés :

- Dans les essences : atteindre 1,6 % en 2018 et 3,4 % en 2023.
- Dans les gazoles : atteindre 1 % en 2018 et 2,3 % en 2023.

Pour soutenir cette trajectoire, le Gouvernement vient de faire adopter un amendement au projet de loi de finances rectificatives qui porte, pour 2017, les objectifs d'incorporation de biocarburants dans les essences de 7 % à 7,5 %.

Le projet BioTFuel, comme le projet Futurol auquel l'IFPEN et Total sont également associés, **dotent la France des moyens industriels performants** qui permettront de remplir ces objectifs de développement des biocarburants avancés.

Ils illustrent que la transition énergétique des transports permet :

- De baisser les consommations, donc les factures.
- De réduire les émissions de gaz à effet de serre, en faveur du climat.
- D'améliorer la santé, grâce à une meilleure qualité de l'air.
- De développement des emplois industriels et **d'innovations**, au service de la croissance verte.

### **3/ Cette transition doit concerner tous les modes de transports**

- Le projet BioTFuel est d'autant plus intéressant qu'il va permettre de **produire des biocarburants avancés pour les avions**.
- Le transport aérien doit prendre toute sa part dans la lutte contre le changement climatique. Ces efforts sont eux aussi porteurs d'innovations, à l'image de l'avion solaire Solar Impulse.
- C'est pourquoi, en tant que présidente de la COP21, je me suis mobilisée pour **l'aboutissement des négociations à l'OACI qui ont permis un accord, en octobre 2016, sur un mécanisme mondial pour la compensation des émissions de CO2 de l'aviation internationale**.
- C'est une première avancée pour le secteur de l'aviation internationale, après l'échec des deux précédentes tentatives lors des assemblées de 2010 et 2013.
- Les travaux de l'OACI doivent désormais se poursuivre sur la réduction des émissions du secteur aérien.

**[Consulter le communiqué dans son intégralité](#)**





**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***  
***25 novembre 2016***

**Discours de Mme Ségolène Royal : Audition par la commission d'enquête sur les mesures d'émissions du Parlement européen**

**Mme Ségolène Royal a prononcé un discours lors de l'audition par la commission d'enquête sur les mesures d'émissions (EMIS) du Parlement européen**

Madame la présidente Kathleen van Brempt,  
Mesdames et messieurs les parlementaires,

D'abord je voudrais à l'occasion de cette rencontre remercier une nouvelle fois le Parlement européen pour son vote du 4 octobre permettant l'entrée en vigueur de l'Accord de Paris.

A l'heure où je vous parle, 113 pays ont ratifié dont 17 européens. Les 3/4 des émissions mondiales sont désormais couvertes.

J'en viens directement au sujet qui nous préoccupe aujourd'hui c'est-à-dire quelles sont les problématiques de lutte contre la pollution de l'air, les normes automobiles et cet enjeu majeur de santé publique.

La pollution de l'air, qui nuit à la santé de 85 % des habitants des villes en Europe, provoque près de 500 000 décès prématurés sur le continent chaque année, a indiqué hier l'Agence européenne pour l'environnement.

**La loi de transition énergétique française qui a été promulguée en août 2015 prévoit, avec sa stratégie bas-carbone** qui a été publiée également, la programmation pluriannuelle de l'énergie et la stratégie sur la mobilité propre (octobre 2016), des initiatives et une politique volontariste en matière de réduction de la pollution de l'air. [...]

[Télécharger le discours dans son intégralité](#)



**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**  
**24 novembre 2016**

**La loi de transition énergétique pour la croissance verte en actions : territoires - citoyens - entreprises**

**Sommaire - La loi de transition énergétique pour la croissance verte en actions :**

- Etat général des avancées de la loi
- Economies d'énergie et précarité énergétique
- Rénovation énergétique des bâtiments
- **Transports propres et qualité de l'air**
- Economie circulaire et consommation durable
- Energies renouvelables
- Sûreté nucléaire
- Finance et fiscalité
- Innovation pour la croissance verte et bleue

**[Consulter le dossier dans son intégralité](#)**



**Communiqué de presse**  
**Région Ile-de-France**  
**23 novembre 2016**

## Piétonnisation des voies sur berges : les temps de parcours ont augmenté

**Les études d'impact se suivent et se ressemblent. Selon les chiffres publiés par « Le Parisien » de ce 23 novembre, le trafic a augmenté suite à la fermeture des berges rive droite et les temps de parcours se sont rallongés dans Paris intra-muros.**

+91% de trafic sur le quai Henri-IV, +84% sur le quai de l'Hôtel-de-Ville, +48% sur le quai du Louvre : « *L'augmentation du nombre de véhicules sur certaines artères laisse songeur* », écrit Le Parisien. Et d'enfoncer le clou : « *Il y a des certitudes sur lesquelles tout le monde s'accorde. Le trafic a augmenté sur les voies de report, les temps de parcours ont été rallongés.* »

Le journal s'est appuyé sur les données collectées par les 3.334 capteurs permanents disséminés dans les rues de la capitale. Des données ouvertes au public depuis 2013, qui ont été épluchées sur certaines portions de report, afin d'établir un comparatif sur 30 jours entre les mois de septembre 2015 et 2016.

Le trafic affiche également une hausse de +20% sur le boulevard Saint-Germain (rive gauche, sud-est), de +19% boulevard Poissonnière (rive droite, nord) et de +12% boulevard des Capucines (rive droite, nord-ouest).

De son côté, la Région Île-de-France, qui dénonce une décision unilatérale de la Ville de Paris et réclame davantage de concertation, a nommé un Comité régional d'évaluation de la fermeture des voies sur berges. Présidé par Pierre Carli, médecin-chef du Samu de Paris, il vient de rendre un 2d rapport d'étape. Et, là encore, le constat est le même : les embouteillages ont augmenté partout en Île-de-France notamment sur l'A86, mais aussi sur le périphérique.

### 3- VIE REGLEMENTAIRE ET LEGISLATIVE

#### > VIE REGLEMENTAIRE

**\* Arrêté du 13 décembre 2016 fixant les conditions d'achat pour l'électricité produite par les installations utilisant à titre principal le biogaz produit par méthanisation de déchets non dangereux et de matière végétale brute implantées sur le territoire métropolitain continental d'une puissance installée strictement inférieure à 500 kW telles que visés au 4° de l'article D. 314-15 du code de l'énergie**

L'arrêté fixe un tarif dégressif de 17,5 centimes d'euros le kWh (pour une puissance installée inférieure ou égale à 80 kWe) à 15 centimes le kWh (de 80 kWe à 500 kWe), avec une prime pour les effluents de 5 centimes d'euros le kWh pour une valorisation supérieure ou égale à 60%.

L'arrêté prévoit que le contrat est conclu pour une durée de vingt ans à compter de sa prise d'effet (article 10), mais que les sommes versées au producteur dans le cadre de son contrat sont plafonnées à un nombre d'heures de fonctionnement en équivalent pleine puissance de 140 000 heures sur la durée totale du contrat (article 9).

#### [Consulter l'arrêté](#)

**\* Arrêté du 9 novembre 2016 relatif à l'expérimentation d'une signalisation d'une zone à circulation restreinte dans la commune de Grenoble pour certains véhicules de transport de marchandises**

**Publics concernés** : usagers de la route, autorités chargées des services de la voirie.

**Objet** : signalisation d'une zone à circulation restreinte à Grenoble dont l'accès est interdit à certaines heures aux véhicules de transports de marchandises les plus polluants.

**Entrée en vigueur** : le texte entre en vigueur le 1er janvier 2017.

**Notice** : l'arrêté autorise l'expérimentation d'une signalisation de zone à circulation restreinte à Grenoble pour certains véhicules de transport de marchandises classés en fonction de leur niveau d'émissions de polluants atmosphériques.

L'objectif de cette signalisation est d'indiquer aux usagers les limites de la zone, les véhicules concernés et les périodes d'interdiction à l'aide d'un panneau de prescription zonale.

#### [Consulter l'arrêté](#)

**\* Loi n° 2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI<sup>e</sup> siècle : avis du Conseil Constitutionnel sur l'article 89**

Le projet de loi relatif à l'action de groupe et à l'organisation judiciaire ("Justice du 21<sup>e</sup> siècle") a été adopté en lecture définitive par l'Assemblée en octobre 2016. Son article 89 (détail ci-contre), qui crée une *Action de groupe en matière d'environnement*, avait été soumis au Conseil Constitutionnel.

Ce dernier a validé l'article le 21 novembre 2016.

**[Consulter l'article 89](#)**

**\* Arrêté du 31 octobre 2016 transposant la directive (UE) 2016/774 de la Commission du 18 mai 2016 modifiant l'annexe II de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux véhicules hors d'usage et modifiant l'arrêté du 9 mars 2012 concernant les dispositions relatives à la construction de véhicules, composants et équipements visant l'élimination des véhicules hors d'usage**

**Publics concernés** : constructeurs automobiles.

**Objet** : transposition de la directive (UE) 2016/774 de la Commission du 18 mai 2016 modifiant l'annexe II de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux véhicules hors d'usage.

**Entrée en vigueur** : le présent arrêté entre en vigueur le lendemain de sa publication

**Notice** : la directive (UE) 2016/774 de la Commission du 18 mai 2016 vise à modifier l'annexe II de la directive 2000/53/CE qui définit les exemptions à l'interdiction d'usage du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent dans la construction des véhicules automobiles, de leurs composants et pièces de rechange. Ces dispositions s'appliquent aux véhicules réceptionnés par type des catégories internationales M1 (voitures particulières) et N1 (camionnettes), dans le cadre administratif de la réception CE de ces catégories de véhicules. Les dispositions d'exemption définies par l'annexe II de la directive cadre « fin de vie » des véhicules 2000/53/CE sont régulièrement révisées compte tenu des possibilités techniques de remplacement des quatre métaux lourds pour la construction des véhicules et des pièces de rechange. La dernière modification de l'annexe II avait été introduite par la directive 2013/28/UE de la Commission du 17 mai 2013.

**[Consulter l'arrêté](#)**

> VIE LEGISLATIVE

Questions au Gouvernement

Questions sans réponse



Question N°  
101387

de M. Laurent Degallaix (Union des démocrates et indépendants - Nord )

Question écrite

Ministère interrogé > Environnement, énergie et mer

Ministère attributaire > Environnement, énergie et mer

Rubrique > déchets, pollution et nuisances

Tête d'analyse > air

Analyse > particules fines. lutte et prévention.



M. Laurent Degallaix alerte Mme la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, sur **le niveau de pollution particulièrement alarmant qui règne dans les villes françaises**. Les conditions atmosphériques ont, en décembre 2016, maintenu la pollution aux particules fines rejetées notamment par les pots d'échappement sur Paris, mais également sur Lyon et Grenoble, poussant le Gouvernement à mettre en place un système de circulation alternée qui ne peut au mieux que ralentir les émissions retenues prisonnières sur les villes.

On le sait, la pollution a un véritable impact sur la santé. Elle serait la cause de 9 % de la mortalité en France, soit près de 48 000 décès chaque année. La gravité de la situation appelle des mesures qui ne sauraient se borner à des réactions au coup par coup pour tenter d'endiguer un état de pollution déjà dramatique et dangereux. Alors qu'Athènes a imposé la circulation alternée neuf mois par an, alors que Tokyo a interdit les véhicules roulant au diesel à l'intérieur de la ville, il souhaiterait connaître les mesures envisagées au sein du pays des accords de Paris, du pays du Grenelle de l'environnement afin de garantir la qualité de l'air et la santé des Français.

**Question écrite n° 23841 de M. Hervé Maurey (Eure - UDI-UC)**  
publiée dans le JO Sénat du 10/11/2016 - page 4916



M. Hervé Maurey attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur la réglementation française en matière de voitures autonomes.

La voiture autonome se développe aujourd'hui au point de devenir prochainement réalité. Aux États-Unis, leur circulation est déjà autorisée dans certains États comme la Floride, la Californie ou le Nevada.

Si une ordonnance adoptée en août 2016 en conseil des ministres a approuvé une expérimentation de ces véhicules sur la voie publique, le code de la route français n'est aujourd'hui pas adapté à la conduite automatisée et nécessite donc des ajustements.

Aussi il lui demande quelles démarches sont prévues par le Gouvernement pour accompagner au mieux l'arrivée de ces véhicules sur le marché français et répondre aux enjeux réglementaires qu'elle pose.

Questions avec réponseQuestion N°  
92835

de Mme Sabine Buis (Socialiste, écologiste et républicain - Ardèche )

Question écrite

Ministère interrogé &gt; Écologie, développement durable et énergie

Ministère attributaire &gt; Économie et finances

Rubrique &gt; impôt sur le revenu

Tête d'analyse &gt; traitements et salaires

Analyse > transport. barème kilométrique.  
véhicules électriques. prise en compte.

Mme Sabine Buis attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur l'arrêté du 30 mars 2013 fixant **le barème forfaitaire permettant l'évaluation des frais de déplacement relatifs à l'utilisation d'un véhicule par les bénéficiaires de traitements et salaires optant pour le régime des frais réels déductibles**. Le barème kilométrique, sur lequel les salariés peuvent se baser pour demander aux services fiscaux de déduire leurs frais de déplacement de leur revenu imposable, n'est que **peu favorable aux véhicules fonctionnant à l'énergie électrique**. En effet, ces véhicules ont une puissance fiscale de 1 CV, quelle que soit leur puissance réelle. Elle souhaite savoir si le Gouvernement entend aider au développement des véhicules électriques en envisageant la prise en compte des véhicules électriques dans un nouveau barème forfaitaire.



Lorsque les salariés optent pour le régime des frais réels, l'évaluation de leurs frais de déplacement, autres que les frais de péage, de garage ou de parking et d'intérêts annuels afférents à l'achat à crédit du véhicule utilisé, peut s'effectuer sur le fondement d'un barème forfaitaire désormais fixé par arrêté du ministre chargé du budget en fonction de la puissance administrative du véhicule, retenue dans la limite maximale de sept chevaux, et de la distance annuelle parcourue. Lorsque ces mêmes personnes ne font pas application dudit barème, les frais réels déductibles au titre des frais de déplacement professionnel, autres que les frais de péage, de garage ou de parking et d'intérêts annuels afférents à l'achat à crédit du véhicule utilisé, ne pourront excéder un plafond égal au montant qui serait admis en déduction en application du barème précité, à distance parcourue identique, pour un véhicule de la puissance administrative maximale prévue par le barème. Les salariés qui l'estiment préférable, conservent la possibilité de renoncer à la déduction de leurs frais professionnels pour leur montant réel et justifié, y compris leurs frais de déplacement, et de faire application de l'abattement forfaitaire de 10 % plafonné à 12 170 € pour les revenus de 2015. Tout en conservant les différentes modalités de déduction des



frais professionnels de déplacement, le législateur a procédé à un « verdissement » du barème, notamment en plafonnant le montant des frais déductibles pour les véhicules polluants, même s'ils sont plus puissants. Par équité, l'utilisation du barème kilométrique telle qu'elle est décrite ci-dessus est d'application identique pour tous les salariés et **il n'est pas envisagé d'établir une distinction qui serait différent selon la propulsion thermique ou électrique du véhicule.**

Toutefois, **le principal frein au développement des voitures électriques n'est pas leur coût d'utilisation, pris en compte par le barème, mais celui de leur acquisition.** C'est pourquoi **le Gouvernement a préféré logiquement encourager et soutenir celle-ci par le biais de dispositifs spécifiques.** Il en est ainsi de l'aide à l'acquisition et à la location des véhicules peu polluants dont le montant et les modalités ont été réformés en 2015 et autorisent un bonus majoré allant jusqu'à 10 000 € pour l'achat d'un véhicule électrique en remplacement d'un véhicule diesel. De même, les dépenses d'acquisition d'un système de charge pour véhicule électrique sont éligibles, depuis le 1er septembre 2014, au crédit d'impôt pour la transition énergétique prévu à l'article 200 quater du code général des impôts. Ces systèmes de charge s'entendent des bornes de recharge pour véhicules électriques installées à perpétuelle demeure dans un logement affecté à l'habitation principale du contribuable et dont les types de prise respectent la norme IEC 62196 - 2 ainsi que la directive no 2014 /94 / UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. Ces mesures, qui constituent un effort budgétaire important, prouvent s'il en est besoin, l'attachement du Gouvernement à la promotion des véhicules propres.

Question N°  
90505

de M. Philippe Briand (Les Républicains - Indre-et-Loire )

Question écrite

Ministère interrogé &gt; Écologie, développement durable et énergie

Ministère attributaire &gt; Environnement, énergie et mer

Rubrique &gt; automobiles et cycles

Tête d'analyse &gt; pollution et nuisances

Analyse > tests de pollution. falsification.  
contrôle.

M. Philippe Briand attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur les **suites du scandale déclenché par le constructeur allemand Volkswagen, convaincu de tricherie sur la réalité des émissions polluantes de ses véhicules**. Si une opération de 100 contrôles aléatoires a été lancée par son ministère, visant à comparer les émissions réelles de polluants atmosphériques sur un véhicule en circulation avec celles figurant sur les résultats des tests effectués en laboratoire, **rien n'est aujourd'hui prévu pour les véhicules lourds, tels que les camions ou les bus**. Or les municipalités ont largement investi dans l'achat de bus diesels censés respecter les normes européennes, en termes d'émissions polluantes. Compte tenu de ces éléments, il souhaite savoir si elle a d'ores et déjà planifié de procéder à des contrôles des normes des bus municipaux diesels. Dans le cas contraire, il la remercie de bien vouloir lui indiquer les mesures spécifiques qu'elle compte mettre en œuvre pour ces types de véhicules.



Afin de déterminer l'ampleur de la fraude caractérisée par US-EPA (United states-Environmental protection agency), la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, a lancé une enquête approfondie qui concernera l'ensemble des constructeurs présents sur le marché français. Elle a mandaté l'UTAC pour proposer et mettre en œuvre un protocole d'investigation visant à identifier les véhicules potentiellement équipés d'un système d'invalidation pour contourner la réglementation. 86 véhicules ont été testés. Les résultats ont été rendus publics le 29 juillet 2016. Par ailleurs, elle a créé une commission indépendante composée de parlementaires, de représentants d'associations de protection de l'environnement et de protection des consommateurs et d'experts techniques, chargée de suivre les résultats des tests et de proposer des recommandations. **Une telle campagne d'essais ne s'avère pas nécessaire pour les véhicules lourds dont les transports en commun dans la mesure où des vérifications en conditions réelles de conduite avec l'outil de mesure embarqué PEMS (Portable emissions measurement system) sont déjà obligatoires dans la réglementation EURO VI (à la différence de la réglementation pour les véhicules légers Euro 6)**. De tels essais permettent de vérifier que les émissions lors d'essai en situation réelle sur la voie publique restent globalement du même niveau que lors des essais en laboratoire.

**Question orale du sénateur Pierre Charon – 22 novembre 2016**

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Charon, pour le groupe Les Républicains. (Applaudissements sur plusieurs travées du groupe Les Républicains.)



**M. Pierre Charon.** Ma question s'adressait à M. le ministre de l'intérieur, que je salue.

Je vais trahir un secret, mais je vous informe que l'on m'a téléphoné pendant le déjeuner pour me dire que ce serait Mme Ségolène Royal qui me répondrait. On m'a ensuite dit que ce serait M. Vidalies. Finalement, c'est Mme Pompili – que je salue – qui répondra à ma question ! (Sourires et exclamations sur les travées du groupe Les Républicains.)

Le 9 septembre dernier, Anne Hidalgo a décidé de fermer les voies sur berges de la rive droite de la Seine. (Exclamations amusées sur les mêmes travées.) Au mépris de la concertation, la maire de Paris a passé outre le refus des riverains et l'avis défavorable de la commission d'enquête. Drôle de conception de la démocratie !

**Le comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonnisation des voies sur berges rive droite a rendu un deuxième rapport d'étape.**

**M. Roger Karoutchi.** Très bien !

**M. Pierre Charon.** Ses conclusions sont cinglantes :...

**M. Alain Fouché.** Absolument !

**M. Pierre Charon.** ... la fermeture des voies sur berges vise à diminuer le trafic automobile, mais elle le renforce sur les quais et les rues situées aux alentours !

**M. Alain Néri.** On n'est pas au Conseil de Paris ici !

**M. Pierre Charon.** Depuis quinze ans, on constatait une baisse régulière du trafic dans Paris intra-muros. Aujourd'hui, la circulation augmente de nouveau, entraînant des embouteillages supplémentaires :...

**M. Simon Sutour.** C'est une question du mardi matin !

**M. Pierre Charon.** ... sous prétexte de libérer les berges, on encombre la voirie !

**M. Jean-Louis Carrère.** Vous n'avez qu'à venir en province !

**M. Pierre Charon.** On observe également une hausse significative du niveau de bruit, bruit que vous faites allégrement, mes chers collègues ! (M. Alain Néri s'exclame.)

**M. Pierre Charon.** L'environnement n'en sort pas indemne. **Sachant qu'un véhicule à l'arrêt, c'est davantage de pollution, les reports de circulation consécutifs aux fermetures de voies augmentent le taux de dioxyde d'azote.**

Cette opération de communication se transforme en enfer pour tout le monde : les riverains et les automobilistes, les Parisiens comme les Franciliens ! **Même le préfet de police a prudemment demandé une expérimentation de six mois.** Et cette mesure doit être réversible, monsieur Cazeneuve. Or Mme Hidalgo encourage des constructions qui ne font que présager un aménagement définitif des voies sur berges !

On veut imposer par la force une mesure qui pénalise Paris et toute l'Île-de-France ! (Protestations sur les travées du groupe socialiste et républicain.) Je demande au ministre de l'intérieur, par la voix de Mme Pompili, de me dire ce qu'il envisage de faire dans un dossier géré de manière irresponsable et de manière sectaire du début à la fin ! (Bravo ! et applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains et sur quelques travées de l'UDI-UC. – M. David Assouline proteste.)

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche.** Cette semaine est pleine de grandes surprises, monsieur Charon : c'est donc moi qui vais vous répondre. (Marques de désapprobation sur les travées du groupe Les Républicains.)

Au fond, la question que vous évoquez, à savoir la congestion des grandes métropoles par les véhicules automobiles et ses conséquences sur la santé publique, avec des milliers de morts chaque année, se pose partout dans le monde. Nul ne peut s'exonérer d'y répondre, mais les réponses sont différentes.

Certaines sont beaucoup plus abruptes que celle que vous abordez, puisqu'elles visent, tantôt des péages urbains, tantôt des interdictions. Notre responsabilité collective est évidemment, en face, de développer le transport collectif, qui est une réponse nécessaire.

Ce débat fait partie de l'affrontement démocratique. Mme Hidalgo et la liste qui a obtenu la confiance des Parisiens n'ont pris personne par surprise, puisque, vous le savez, cette proposition figurait parmi celles que la majorité des habitants de la capitale ont acceptées. (Mme Annie Guillemot applaudit. – Mme Catherine Procaccia s'exclame.)

**Mme Emmanuelle Cosse, ministre.** Eh oui !

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Mme Hidalgo et la majorité n'ont fait que mettre en œuvre ce à quoi ils s'étaient engagés ; cela mérite d'être rappelé.

Depuis, se déroule un débat au cours duquel chacun veut désigner ses propres experts et prendre des initiatives qui sont parfois singulières. Pour que le dossier soit complet, je tiens à rappeler qu'un amendement a tout simplement visé, pour répondre à cette situation, à transférer la compétence voirie à la présidence de la région.

**M. Roger Karoutchi.** C'est normal !

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** On pourrait expliquer au maire de Bordeaux que c'est le président Rousset qui va exercer cette compétence, ou au maire de Toulouse que ce sera la présidente de la région. Tout cela n'est pas sérieux ! (M. Roger Karoutchi s'exclame.)

Le sérieux, c'est la garantie que l'État doit apporter. **Pendant six mois aura lieu une observation, il y a une expertise, qui doit être non pas partisane, mais partagée. Je vous le répète, l'ensemble des éléments d'information que le préfet détient seront communiqués à tous. À l'issue de cette phase, une décision sera prise.**

L'inertie n'était pas une option ; la démocratie est au rendez-vous de ce qui a été fait. (Très bien ! et applaudissements sur les travées du groupe socialiste et républicain. – M. Jean Desessard applaudit également.)

## Projet de loi de finances pour 2017

### 1. RAPPEL DU CALENDRIER



- Après avoir été voté à l'Assemblée nationale, le PLF 2017 a été transmis au Sénat.
- Au Sénat, une motion tendant à opposer la question préalable sur l'ensemble du PLF a été votée, rejetant le texte dans son intégralité. Le texte a ensuite fait l'objet d'une commission mixte paritaire, qui elle aussi a échoué.
- Le PLF 2017 a fait l'objet d'une seconde lecture (à partir du texte adopté en première lecture)
  - à l'Assemblée nationale du 15 au 16 décembre
  - au Sénat le 20 décembre, où il a **à nouveau été rejeté**
- **La lecture définitive aura lieu à l'Assemblée nationale le 22 décembre.** Les députés se prononceront sur leur propre texte, **sans qu'aucun amendement ne puisse être déposé** (en lecture définitive, ne peuvent être déposés que des amendements adoptés au Sénat en nouvelle lecture).
- 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 A L'ASSEMBLÉE NATIONALE DES ARTICLES NON RATTACHÉS DU PLF

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

➔ **ADOpte** : Adt II-749 de Valérie Rabault, rapporteure générale : 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.

<http://www.assemblee-nationale.fr/14/amendements/4061C/AN/749.asp>

Extraits des débats :

**Valérie Rabault, rapporteure générale** : cet amendement vise à concentrer la mesure sur les véhicules électriques, qui ont les meilleures performances.

**Christian Eckert** : Le Gouvernement est favorable à cet amendement et partage l'analyse faite par la commission.

**Marie-Christine Dalloz** : Nous sommes dans le même état d'esprit que Mme la rapporteure. Si on ouvre trop largement le champ, cela sera au détriment de notre industrie française automobile.

**Valérie Rabault, rapporteure générale** : L'amendement de Mme Dalloz coûte moins à l'Etat que celui de la commission des finances, mais vous fermez la porte à tous les développements engagés par les constructeurs français sur l'hybrides rechargeables. L'amendement de la commission des finances permet de prendre cela en compte.

**Christian Eckert** : Même avis.

➔ **REJETE** : Adt II-926 de Marie-Christine Dalloz : **supprimer le durcissement de la déductibilité des amortissements des véhicules de sociétés.**

<http://www.assemblee-nationale.fr/14/amendements/4061C/AN/926.asp>

Extraits des débats :

**Charles de Courson** : *les constructeurs gagnent leur vie sur des modèles haut de gamme. Est-ce donc une bonne idée ? J'ai des doutes.*

**Marie-Christine Dalloz** : *le durcissement est une mauvaise idée. Le premium est ce qui permet aux constructeurs de faire de la R&D. Les entreprises allemandes sont sur ce segment et, elles, elles gagnent des parts de marché.*

**Valérie Rabault** : *Vous souhaitez continuer à faire bénéf d'un avantage fiscal, y compris des véhicules qui polluent et ne prenez pas en compte le progrès technologique.*

**Christian Eckert** : *même avis.*

### 3. AMENDEMENTS DÉPOSÉS EN SECONDE LECTURE A L'ASSEMBLÉE NATIONALE

- **Article 23 - Modification du barème du malus automobile**

➔ **REJETÉ** : Adt 248 de Marc Le Fur : supprimer l'article

<http://www.assemblee-nationale.fr/14/amendements/4271/AN/248.asp>

- **Article 29 - Etat B - Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

➔ **ADOPTÉ** : Adt 550 du Gouvernement : Cet amendement prend en compte les éléments suivants:

1) Cet amendement procède tout d'abord à une minoration des crédits de la mission «Écologie, développement et mobilités durables» dans le cadre de la décentralisation aux départements et aux régions.

Les versements correspondants aux collectivités concernées relève de l'article relatif à la TICPE figurant en première partie et de l'amendement portant augmentation des crédits de la mission Relations avec les collectivités territoriales en seconde partie du présent projet de loi de finances.

Prenant en compte des données nouvelles dont le Gouvernement ne disposait pas au moment du dépôt du projet de loi de finances, cet amendement a pour objet de minorer les crédits du programme « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables » (...)

[Voir le détail des crédits](#)

2) Conformément au souhait exprimé par votre commission des finances, il est procédé à une majoration de crédits destinée à abonder, à titre non reconductible, de 1 202 969 € les autorisations d'engagement et crédits de paiement de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ». (...)

[Voir le détail des crédits](#)



3) Conformément au souhait exprimé par la commission des finances du Sénat, il est procédé à une majoration de crédits destinée à abonder, à titre non reconductible, de 312 742 € en autorisations d'engagement et crédits de paiement les crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ». (...)

[Voir le détail des crédits](#)

*NB : Avis favorable de la commission*

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

➔ **REJETÉ** : Adt 356 de Marie-Christine Dalloz : réserver le « super amortissement » de 30 000 euros aux seules voitures particulières ou camionnettes émettant jusqu'à 20 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre, c'est-à-dire aux seuls véhicules 100 % électriques équipés, le cas échéant, d'un prolongateur d'autonomie.

<http://www.assemblee-nationale.fr/14/amendements/4271/AN/356.asp>

➔ **REJETÉ** : Adt 357 de Marie-Christine Dalloz : supprimer le durcissement de la déductibilité des amortissements des véhicules de sociétés.

<http://www.assemblee-nationale.fr/14/amendements/4271/AN/357.asp>

## Projet de loi de finances rectificatives 2016

### 1. RAPPEL DU CALENDRIER



- Le PLFR 2016 a été examiné en première lecture :
  - À l'Assemblée nationale en séance les 5-6-7 décembre
  - Au Sénat en commission des finances le 14 décembre, en séance les 15-16-17 décembre. Le texte y a été très amendé avant d'être adopté.
- Une **commission mixte paritaire** a eu lieu le 19 décembre : suite à son **échec**, le texte doit repasser en nouvelle lecture dans les deux assemblées
  - Nouvelle lecture à l'Assemblée nationale le 20 décembre
  - Nouvelle lecture au Sénat le 22 décembre
- **La lecture définitive se fera en séance à l'Assemblée nationale le 22 décembre**

### 2. RETOUR SUR L'EXAMEN EN PREMIÈRE LECTURE A L'ASSEMBLÉE NATIONALE DU PLFR 2016

- **Article additionnel après l'article 24**

➔ **ADOPTÉ** : Adt CF103 de Gilles Savary : **créer une taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules automobiles de plus de 3,5 tonnes**, dont il serait souhaitable que le gouvernement l'affecte au financement du comité national routier.

Actuellement, les ressources du comité national routier (CNR) proviennent pour la majeure partie d'une subvention de l'État. Compte tenu des attributions de cet organisme qui a pour mission de contribuer au développement et à la modernisation du secteur du transport routier de marchandises, il est proposé de faire reposer principalement son financement sur les entreprises du secteur du transport routier de marchandises.

Le nombre de certificats d'immatriculation de véhicules automobiles de plus de 3,5 tonnes et de tracteurs routiers concernés par la mesure était de 76 487 en 2015. Le montant de la taxe devrait donc se situer aux alentours de 11 €, pour un produit d'environ 800 000 euros, ce qui permettrait de financer à 50 % les frais de fonctionnement de cet organisme si le gouvernement décidait de lui affecter.

[http://www.assemblee-nationale.fr/14/amendements/4235/CIION\\_FIN/CF72.asp](http://www.assemblee-nationale.fr/14/amendements/4235/CIION_FIN/CF72.asp)

➔ **REJETÉ** : Adt CF22 de Martial Saddier : **exonérer le bioGNV de TICPE**.

Sur le plan fiscal, il est, en effet, possible de distinguer le bioGNV même mélangé à du GNV en s'appuyant sur le système des garanties d'origine. Le registre des garanties d'origine mentionné à l'article L. 446-3 du code de l'énergie permet d'assurer la traçabilité du biométhane, donc d'associer d'un côté les quantités injectées sur les réseaux et de l'autre les quantités consommées sur ces mêmes réseaux. Il permet ainsi de distinguer comptablement le gaz renouvelable mis à consommation du gaz naturel, et donc de différencier les taux de

TICPE du GNV et du bioGNV sans alourdir les démarches administratives associées.  
Cette mesure appliquée au 1er janvier 2017 générerait au maximum une perte de recettes pour les finances publiques de l'ordre de 2.5 M€ sur l'année qui sera compensée par ailleurs par la hausse de la TICPE.

[http://www.assemblee-nationale.fr/14/amendements/4235/CION\\_FIN/CF22.asp](http://www.assemblee-nationale.fr/14/amendements/4235/CION_FIN/CF22.asp)

*NB : Avis de la rapporteure générale, Valérie Rabault : défavorable*

➔ **ADOPTÉ** : Adt CF163 de Marie-Christine Dalloz : Le taux de TICPE de l'ED95 doit être cohérent avec les règles européennes (directive sur la taxation des carburants) et avec les méthodes de calcul appliquées en France : l'ED95 contenant 95% d'éthanol, la directive européenne permet de le taxer à 0. La pratique française est que la CCE est appliquée au carbone contenu dans le carburant. Le calcul sur cette base est qu'au taux de la CCE de 2017 (30,5€/t de CO<sub>2</sub>), la TICPE de l'ED95 s'établit à 4,40€/hl pour 2017.

C'est pourquoi cet amendement propose **la création d'une ligne pour l'ED95 à 4,40€**.

De plus, cela s'inscrit dans la continuité du projet de loi de finances pour 2016, dans lequel les véhicules fonctionnant à l'ED95 ont été inclus dans le dispositif de suramortissement exceptionnel.

[http://www.assemblee-nationale.fr/14/amendements/4235/CION\\_FIN/CF128.asp](http://www.assemblee-nationale.fr/14/amendements/4235/CION_FIN/CF128.asp)

➔ **ADOPTÉ** : Adt CF162 de Marie-Christine Dalloz : La création d'une ligne spécifique pour l'ED95 à l'article 265 du code des douanes nécessite la mise en conformité de l'article 266 quinquies du code des douanes. Plus globalement, **l'ED95, récemment autorisé (en janvier dernier) doit être soumis au régime de la TGAP** pour se développer comme carburant durable face aux carburants fossiles et contribuer à l'atteinte de l'objectif TGAP de l'essence.

[http://www.assemblee-nationale.fr/14/amendements/4235/CION\\_FIN/CF129.asp](http://www.assemblee-nationale.fr/14/amendements/4235/CION_FIN/CF129.asp)

*NB : Avis de la rapporteure générale, Valérie Rabault : favorable*

➔ **TOMBÉ** : Adt CF23 de Martial Saddier : **inciter au développement du bioGNV en le faisant bénéficier du mécanisme d'obligation d'incorporation de biocarburant**.

[http://www.assemblee-nationale.fr/14/amendements/4235/CION\\_FIN/CF23.asp](http://www.assemblee-nationale.fr/14/amendements/4235/CION_FIN/CF23.asp)

➔ **TOMBÉ** : Adt CF127 de Charles de Courson : **augmenter les objectifs d'incorporation de biocarburants dans l'essence dès 2017**, ainsi que de préserver le débouché « carburation » de la filière « marcs de raisin » et « lies de vin » à travers la création d'un objectif spécifique pour les biocarburants de nouvelle génération.

Depuis 2010, le taux cible d'incorporation des biocarburants dans les essences est établi à 7 %. Pour répondre aux objectifs de la loi de transition énergétique, il convient de revoir à la hausse le taux cible d'incorporation, de 7 à 7,5 % comme indiqué dans le premier alinéa du présent amendement, à compter de 2017, afin de donner le temps aux opérateurs de s'adapter pour atteindre les objectifs ambitieux fixés en 2018 et 2023. Il est donc proposé **d'augmenter la TGAP sur l'essence de 7 % à 7,5 % en 2017**.

[http://www.assemblee-nationale.fr/14/amendements/4235/CION\\_FIN/CF127.asp](http://www.assemblee-nationale.fr/14/amendements/4235/CION_FIN/CF127.asp)

### 3. RETOUR SUR L'EXAMEN EN PREMIÈRE LECTURE AU SÉNAT DU PLFR 2016

- **Article additionnel après l'article 24**

➔ **ADOPTÉ** : Adt 252 de Patrick Chaize : rétablir **pour les véhicules gaz (GPL et GNV) l'exonération de Taxe sur les Véhicules de Société (TVS)** pendant une période de huit trimestres comme pour les véhicules hybrides combinant l'énergie électrique et une motorisation à l'essence ou au gazole.

[http://www.senat.fr/amendements/2016-2017/208/Amdt\\_252.html](http://www.senat.fr/amendements/2016-2017/208/Amdt_252.html)

*NB : Avis de la commission : défavorable*

*Avis du Gouvernement : défavorable*

#### Extraits des débats :

**M. Louis-Jean de Nicolaj.** *L'exemption de TVS appliquée aux véhicules électriques et hybrides a permis d'augmenter la part de ces motorisations alternatives dans les flottes.*

*La fiscalité – je pense en particulier à la TVS – est l'un des principaux critères pris en compte par les gestionnaires de flottes automobiles pour le choix d'un type de carburant. Elle est un levier important pour diversifier le mix des flottes automobiles et développer la part des énergies alternatives.*

**Élargir cette exemption aux véhicules à gaz de pétrole liquéfié, ou GPL, et à gaz naturel pour véhicules, ou GNV, incitera les gestionnaires de flottes automobiles à diversifier à moindre coût la motorisation de leur parc, tout en répondant aux objectifs de réduction de CO2 et surtout de polluants du type NOx et particules, d'autant plus avec le développement des biogaz comme le BioGPL et le BioGNV.**

*Cet amendement vise donc à rétablir pour ces véhicules l'exonération de TVS, laquelle a été supprimée en 2010, pendant une période de huit trimestres, comme pour les véhicules hybrides combinant l'énergie électrique et une motorisation à l'essence ou au gazole.*

*(...)*

**Mme la présidente.** *Quel est l'avis de la commission ?*

**M. Albéric de Montgolfier, rapporteur général de la commission des finances.** *Les auteurs de ces amendements identiques proposent d'étendre l'exonération de TVS aux véhicules combinant du GNV ou du GPL.*

*En 2017, la hausse sera moindre pour ces véhicules que pour ceux qui utilisent d'autres carburants. Cela permettra de continuer à les soutenir.*

**L'exonération qui existait jusqu'en 2010 se justifiait alors pour lancer la filière. Il ne nous paraît pas souhaitable de la rétablir aujourd'hui, sous peine de déstabiliser l'équilibre actuel.**  
*La commission sollicite donc le retrait de ces deux amendements identiques.*

**Mme la présidente.** *Quel est l'avis du Gouvernement ?*

**Mme Martine Pinville, secrétaire d'État. Une telle mesure aboutirait à faire disparaître l'avantage comparatif dont disposent à juste titre les véhicules électriques ou hybrides qui sont les moins polluants**

Le Gouvernement demande le retrait de ces deux amendements identiques. À défaut, l'avis sera défavorable.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Marie-Noëlle Lienemann, pour explication de vote.

**Mme Marie-Noëlle Lienemann.** Je voterai ces deux amendements identiques.

Contrairement à ce qu'affirme Mme la secrétaire d'État, il ne s'agit pas de supprimer l'avantage pour les véhicules hybrides.

**La filière gaz n'est pas encore suffisamment consolidée dans notre système de véhicules et de mobilité propres.** Or, comme le montrent toutes les études, elle fait partie des filières à promouvoir, car elle permet le passage à un moindre coût par rapport à un véhicule hybride, qui représente pourtant un vrai gain en termes environnementaux.

En outre, nous savons que l'on pourra à terme faire beaucoup plus de gaz par le mécanisme des énergies renouvelables. Cela fait donc partie des éléments qui permettront d'utiliser au mieux les énergies renouvelables dans le mix énergétique français en matière de mobilité des véhicules. Je suis donc favorable à une telle initiative.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Ronan Dantec, pour explication de vote.

**M. Ronan Dantec.** Je soutiens également ces deux amendements identiques.

À mon sens, **c'est une grave erreur stratégique de considérer qu'il y a seulement la filière électrique et la filière fossile classique.**

Le gaz est une solution, notamment pour la **mobilité des poids lourds** ; on n'insiste pas suffisamment sur ce point. Nous ne sommes pas près de voir le poids lourd électrique, compte tenu de la quantité d'énergie nécessaire pour mouvoir ce mode de transport.

Pour les poids lourds, la filière gaz est certainement la seule solution pour réduire les émissions de gaz à effet de serre liées au transport qui, je vous le rappelle, ont augmenté l'année dernière en France.

**Si nous voulons favoriser la structuration d'une filière gaz avec, à terme, une offre en direction des poids lourds, il faut également une filière de véhicules légers.**

Montrons que nous ne perdons pas de vue le gaz. C'est une solution ailleurs en Europe. Ce n'est pas parce que nous avons beaucoup investi sur l'électrique que nos constructeurs doivent se désintéresser du gaz ! Sinon, ils ne seront pas au rendez-vous quand il faudra faire des offres sur les véhicules gaz.

Nous soutenons donc une telle mesure, qui nous paraît très importante.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-François Husson, pour explication de vote.

**M. Jean-François Husson.** Je me réjouis que l'on puisse avoir ce regard objectif, à la fois économique et écologique, sur toutes les travées de l'hémicycle.

Je lis de nombreuses déclarations dans la presse écrite – j'en entends aussi dans les médias audiovisuels – dans lesquelles on nous annonce des plans de réduction... en prenant toujours le problème par le petit bout de la lorgnette !

**Madame la secrétaire d'État, votre réponse sur les véhicules hybrides était, me semble-t-il, un peu inexacte. En l'occurrence, l'avantage est de huit trimestres. Nous ne demandons pas plus.**

Mes collègues ont bien montré les enjeux : faire évoluer l'industrie automobile, les constructeurs et tous les modes de production d'énergie. Cessons d'opposer les uns aux autres, et essayons d'avancer ensemble ! C'est ce que nous allons faire, j'en ai la conviction, en adoptant aujourd'hui une mesure qui nous permet de nous projeter intelligemment dans l'avenir. Non seulement cela aidera peut-être nos collègues de l'autre assemblée, mais, surtout, cela rendra service aux Français !

**Mme la présidente.** Je mets aux voix les amendements identiques nos 252 rectifié et 422 rectifié bis.

**Les amendements sont adoptés.**

➔ **RETIRÉ** : Adt 424 de Jean-François Husson : Un nouveau carburant synthétique issu du gaz naturel (« GTL ») permet d'incorporer directement dans les flottes de véhicules diesel une nouvelle alternative. (...) Cette proposition d'amendement vise donc à **attribuer à ce carburant plus vertueux un indice afin qu'il puisse être différencié du diesel.**

[http://www.senat.fr/amendements/2016-2017/208/Amdt\\_424.html](http://www.senat.fr/amendements/2016-2017/208/Amdt_424.html)

➔ **RETIRÉ** : Adt 423 de Jean-François Husson : **diminuer la TICPE sur le BioGPL** de manière à couvrir le surcoût lié à la production du BioGPL, de 25% supérieur au prix du propane fossile.

[http://www.senat.fr/amendements/2016-2017/208/Amdt\\_423.html](http://www.senat.fr/amendements/2016-2017/208/Amdt_423.html)

*NB : Avis de la commission : retrait*

*Avis du Gouvernement : retrait*

➔ **RETIRÉ** : Adt 421 de Jean-François Husson : **préserver l'écart de fiscalité entre l'essence et le GPL carburant** (indice d'identification 30 ter, 31 ter et 34) suite à la modification en 2015 par le gouvernement des valeurs de TICPE du gazole et de l'essence et du changement de référentiel essence passant du SSP95 à l'E10.

[http://www.senat.fr/amendements/2016-2017/208/Amdt\\_421.html](http://www.senat.fr/amendements/2016-2017/208/Amdt_421.html)

*NB : Avis de la commission : défavorable*

*Albéric de Montgolfier : nous ne sommes pas certains de l'effet incitatif.*

*Avis du Gouvernement : défavorable*

*Martine Pinville : le GPL bénéficie déjà d'une fiscalité favorable.*

4. RETOUR SUR L'EXAMEN EN NOUVELLE LECTURE A L'ASSEMBLÉE NATIONALE DU PLFR 2016

- **Article 24 Bis B - Rétablissement pour les véhicules gaz (GPL et GNV) l'exonération de Taxe sur les Véhicules de Société (TVS) pendant une période de huit trimestres**

➔ **ADOPTÉ** : Adt CF29 de Valérie Rabault, rapporteure générale : compléter ce dispositif, en étendant les cas d'exonération de TVS aux véhicules destinés exclusivement à un usage agricole.

[http://www.assemblee-nationale.fr/14/amendements/4320/CION\\_FIN/CF29.asp](http://www.assemblee-nationale.fr/14/amendements/4320/CION_FIN/CF29.asp)

- **Article 24 quinquies - Création d'un tarif de TICPE pour une nouvelle catégorie de gazole destiné à être utilisé comme carburant**

Pas d'amendement

➔ **ADOPTÉ** conforme au Sénat / Article définitif

- **Article 24 sexies (nouveau) - Moindre hausse du tarif de TICPE du gaz naturel véhicules (GNV) en 2017**

Pas d'amendement

➔ **ADOPTÉ** conforme au Sénat / Article définitif

## Projet de loi relatif au statut de Paris et à l'aménagement métropolitain

[Le projet de loi relatif au statut de Paris et à l'aménagement métropolitain](#) comporte un article sur les infrastructures de transports. Le texte est en cours d'examen à l'Assemblée nationale et au Sénat.

En commission, **les députés ont supprimé la disposition**, introduite par les sénateurs à l'article 21, **qui prévoyait de donner au président du conseil régional d'Ile-de-France des prérogatives en matière de circulation et de stationnement.**

- **Article 21 - Transfert de certaines polices spéciales du préfet de police vers le maire de Paris**

➔ **REJETÉ** : Adt 118 de Jean-Christophe Lagarde : confier au président du conseil régional d'Ile-de-France la gestion des principaux axes routiers et notamment des voies sur berges.

<http://www.assemblee-nationale.fr/14/amendements/4293/AN/118.asp>



## 4- ACTUALITÉS DU CLUB

14/12/16 : Rencontre autour d'Alain Leboeuf, Député de Vendée et Président du Syndicat de service public des énergies vendéennes (SyDEV)



Rencontre autour de Monsieur le  
Député de Vendée Alain LÉBOEUF, Président du SyDEV

*Mercredi 14 décembre 2016  
Restaurant Chez Françoise  
Rue Robert Esnault-Pelterie, 75007 Paris*

Intervenants :

- **Alain LÉBOEUF**, Député de la Vendée et Président du Syndicat de service public des énergies vendéennes (SyDEV)
- **Pascal HOUSSARD**, Directeur général, SyDEV

Membres du club présents :

- **Jérémie ALMOSNI**, Chef de mission marché du gaz Direction Stratégie et Territoires Délégation Stratégie, GrDF
- **Juliette ANTOINE-SIMON**, Directrice générale, SODETREL
- **Thierry ARCHAMBAULT**, Président délégué, CSIAM
- **Emilie COQUIN**, Responsable Affaires publiques & Communication, Comité Français du Butane et du Propane (CFBP)
- **Bertrand JOUBERT**, Directeur Commercial, SymbioFcell
- **Jean-Michel JUCHET**, Directeur de la communication et des affaires publiques, BMW Group
- **Stéphanie THUMERELLE**, Responsable Communication Corporate, Relations Extérieures & RSE, TOYOTA France
- **Olivier TICOS**, SymbioFcell

Com'Publics :

- **Marc TEYSSIER D'ORFEUIL**, Délégué général du Club des Voitures Écologiques
- **Thibaut MOURA**, Directeur du Pôle mobilité, Com'Publics
- **Guillaume MÉTIVIER**, Délégué territorial, Pôle mobilité - Com'Publics
- **Juliette KACPRZAK**, Responsable du Club du Dernier Kilomètre de Livraison, Pôle mobilité - Com'Publics
- **Mathilde DESGRANGE**, Chargée de mission, Pôle mobilité - Com'Publics

13/12/16 - CANCA

Consultation publique concernant le Cadre National d'Action pour le développement des Carburants Alternatifs (CANCA)

En application de la directive 2014/94/UE du 22 octobre 2014, le **CANCA indique les objectifs nationaux de développement des réseaux d'infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs pour les transports routier, maritime et fluvial dans les années à venir.**

**Le CVE et le CDKL ont adressé une réponse à cette consultation publique (cf. ci-dessous). S'ils se réjouissent du positionnement en faveur de la mixité énergétique dans les transports, ils indiquent que les objectifs formulés ne semblent pas assez ambitieux.**

## Les Clubs

Le **Club des Voitures Ecologiques (CVE)** et le **Club du Dernier Kilomètre de Livraison (CDKL)** sont des espaces d'échanges et de propositions politiques qui rassemblent des décideurs publics et privés engagés sur les enjeux de **transport et de mobilité durables**.

Leurs actions portent notamment sur le développement des **énergies alternatives** : véhicules électriques et hybrides, véhicules GPL et GNV, véhicules fonctionnant à l'éthanol E85 ou à l'hydrogène. Ce positionnement s'exprime pour **les véhicules de transport de marchandises et de personnes, et les deux-roues motorisés**.

Il nous semble stratégique pour la France et ses territoires de s'inscrire dans la **mixité des énergies**, permettant ainsi de laisser le choix aux structures en fonction des atouts énergétiques des territoires et de leurs capacités de financement.

Un des exemples de soutien à la mixité énergétique porté par le CVE prend forme au travers du **disque vert**. Instauré en 2008 avec le soutien de l'ADEME, le disque vert permet aux collectivités de proposer à leurs administrés possédant des véhicules écologiques ou utilisés en autopartage de bénéficier de 2 heures de stationnement gratuit. Cette mesure est d'ailleurs citée parmi les « *Mesures prises pour développer les infrastructures de recharge pour carburants alternatifs* » dans le CANCA.

## Contexte

Le Cadre National d'Action pour le développement des Carburants Alternatifs (CANCA) fait le point sur **les avancées actuelles et les objectifs de déploiement des carburants alternatifs et des infrastructures correspondantes** : électromobilité, gaz naturel, GPL, hydrogène et biocarburants. Travaillant activement sur ces sujets, en collaboration avec les professionnels du secteur et les pouvoirs publics, le CVE et le CDKL adressent une réponse conjointe à consultation publique du CANCA.

## Position des Clubs

Concernant :

**2.9. Les incertitudes sur le développement des carburants alternatifs**  
**2.9.2. Les incertitudes liées aux évolutions des parcs de véhicules et aux concurrences entre carburants pour des segments de véhicules**

Le CANCA fait état de plusieurs incertitudes quant au développement des carburants alternatifs, notamment à l'égard de « *concurrences entre carburants pour des segments de véhicules* ». Il est notamment mentionné un risque de déploiement de certaines infrastructures qui n'auraient pas d'utilité économique du fait que d'autres solutions, répondant aux mêmes besoins, seraient privilégiées.

Les clubs estiment que **chacune des solutions** évoquées dans le CANCA répond :

- à des **besoins de mobilité différents**
- à des **niveaux d'investissements initiaux variables**
- à des **coûts d'utilisation et d'entretien différents**.

Les Clubs sont convaincus que la situation géographique d'un territoire, ses ressources énergétiques naturelles, la densité et la répartition démographique ou encore les installations/infrastructures qui y sont déjà implantées sont autant d'éléments structurants à prendre en compte dans une stratégie de développement de carburants alternatifs et des infrastructures correspondantes. Il est donc **stratégique d'associer les territoires aux projets de déploiement des carburants alternatifs**.

Pour exemple, le département de la Vendée, au travers du Syndicat de service public des énergies vendéennes (SyDEV), a développé une stratégie de mixité énergétique en matière de mobilité, axée sur le développement de l'électromobilité, du BioGNV mais aussi de l'hydrogène. Il est à noter que ces axes de développement énergétiques se complètent.

Naturellement, **l'État doit tenir un rôle d'agrégateur et de coordination auprès des territoires**. En ce sens, les clubs rejoignent l'ADEME<sup>1</sup>, le CESE<sup>2</sup> et le OPECST<sup>3</sup> dans le soutien d'une communication équilibrée en faveur de l'ensemble des carburants alternatifs : il convient de leur accorder à tous les mêmes avantages (gratuité de stationnement, autoroutes, amortissement, fiscalité, bonus...) pour **assurer le développement d'un mix énergétique équilibré**.

**Concernant :**

#### ***4. Les objectifs pour chacune des énergies alternatives***

Les Clubs accueillent de manière très positive la volonté du Gouvernement de positionner la France sur la mixité énergétique. Néanmoins, au vu des échéances mentionnées, les **objectifs chiffrés fixés par le CANCA semblent modestes**, tant quant au nombre de véhicules que pour les infrastructures d'avitaillement correspondantes, et ce pour l'ensemble des carburants alternatifs. S'ils constituent une première étape nécessaire dans la mise en œuvre d'une mobilité plus respectueuse de l'environnement et de la santé publique, ils sont **en deçà de la demande à prévoir et des capacités de chacune des filières**. Aussi, il conviendra **de revoir ces objectifs à la hausse dès la rédaction du rapport triennal de 2019**.

Par ailleurs, **les clubs appellent le gouvernement à régulièrement mettre à jour ces objectifs de déploiement pour y intégrer les nouvelles solutions**. Ainsi, les clubs regrettent que le **texte présenté ne fasse pas mention du carburant ED95** homologué en janvier 2016 qui constitue une solution intéressante pour les véhicules lourds. Pour rappel, ce carburant issu de matières d'origine renouvelable et produit en France présente en effet un bilan nettement moins émissif que les carburants fossiles en matière de gaz à effet de serre, démontrant des réductions de 50 à 95% sur l'ensemble de son cycle de vie. Par ailleurs, l'ED95 justifie de niveaux d'émissions à l'échappement très inférieurs aux limites d'émissions fixées par la norme Euro 6.

<sup>1</sup> Contribution de l'ADEME à l'élaboration de visions énergétiques 2030-2050 – Nov. 2012

<sup>2</sup> Avis du Conseil Economique Social et Environnemental sur la transition énergétique dans les transports – Juillet 2013

<sup>3</sup> Rapport de l'Office Parlementaire d'Evaluation des Choix Scientifiques et Technologiques (OPECST) « Les nouvelles mobilités sereines et durables : concevoir et utiliser des véhicules écologiques » voté à l'unanimité le 15 janvier 2014

Concernant :

**6.6 Les mesures prises pour développer les infrastructures de recharge pour carburants alternatifs**

Les clubs souhaitent **multiplier les mesures incitatives en faveur de l'ensemble des énergies alternatives**, tant au moment de l'**acquisition** (bonus, Eco-Prêt à Taux Zéro automobile sous condition de ressources, fiscalité (TVTS, TVA, amortissement...) qu'en terme d'**usage** : facilités de stationnement et de circulation, tarifs préférentiels dans les parkings et sur autoroutes.

Sur ce dernier point par exemple, les négociations actuelles avec les concessions autoroutières visant à mettre en place une gratuité sur autoroutes pour les véhicules électriques leur semblent mériter d'être élargies aux autres énergies.

30/11/16 – Rencontre CVE & CDKL

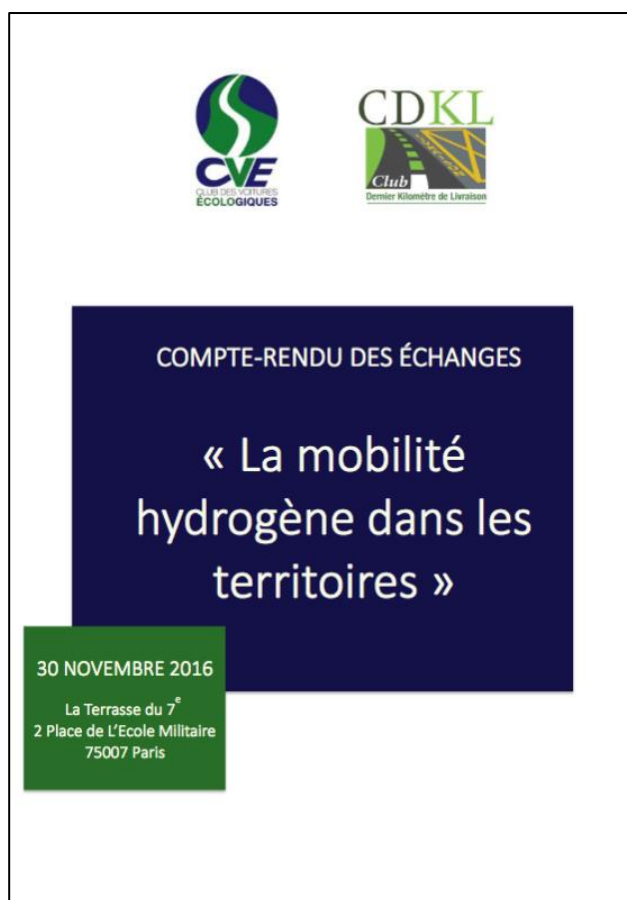
« La mobilité hydrogène dans les territoires »

Le **Club des Véhicules Écologiques (CVE)** et du **Dernier Kilomètre de Livraison (CDKL)** se sont réunis le 30 novembre autour notamment de **Pascal Mauberger**, président de l'AFHYPAC, de **Fabio Ferrari**, Coordinateur de Mobilité Hydrogène France, de **Cédric Thoma**, chargé de mission filières vertes au sein de la DGEC, et de **nombreux représentants de collectivités** intéressées par l'hydrogène.

Cette rencontre s'est tenue quelques jours après l'annonce par Madame Ségolène Royal, Ministre de l'Environnement, de l'Energie et de la mer, et Monsieur Christophe Sirugue, Secrétaire d'État chargé de l'Industrie des 29 lauréats de l'**appel à projet " Territoires Hydrogènes "**.

Avec plus d'une centaine de projets déposés, cet appel à projet a rencontré un très grand succès, signe d'un **intérêt fort de nombreux territoires envers l'hydrogène**.

[Consulter le compte-rendu de ces échanges en ligne.](#)



## 5- NOMINATIONS / MUTATIONS

### \* Suite au remaniement ministériel, modifications des cabinets

#### MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES

- M. Thierry Aulagnon, directeur du cabinet ;
- M. Jean-Christophe Toulon, conseiller spécial chargé des questions politiques, chef de cabinet ;
- M. Gabriel Cumenge, directeur adjoint du cabinet en charge du pôle affaires financières, Europe et international ;
- M. Pierre-Edouard Batard, directeur adjoint du cabinet en charge du pôle macroéconomie, prospective et synthèse ;
- M. François Adam, directeur adjoint du cabinet en charge du pôle budget et comptes publics ;
- M. Thomas Cazenave, directeur adjoint du cabinet en charge du pôle entreprises ;
- Mme Hélène Fontanaud, conseillère auprès du ministre, chargée de la communication ;
- M. Xavier Piccino, chargé de mission auprès du ministre ;
- M. Bertrand Pailhès, chargé de mission auprès du ministre ;
- M. Yann Paternoster, chef adjoint de cabinet, conseiller parlementaire ;
- Mme Isabelle Horlans, conseillère presse ;
- Mme Mathilde Bigot, conseillère presse et communication ;
- Mme Deborah Guedj, conseillère presse et communication digitale ;
- M. Gérald Bégranger, conseiller juridique ;
- Mme Alexandra Boudet, conseillère juridique ;
- M. Sébastien Bakhouch, conseiller comptes publics ;
- M. Maxime Boutron, conseiller fiscal ;
- M. Etienne Duvivier, conseiller fiscal ;
- M. Francis Ponton, conseiller fiscal ;
- M. Clément Schaff, conseiller fiscal ;
- Mme Amélie Lummaux, conseillère synthèse des dépenses ;
- Mme Marie Chanchole, conseillère synthèse des recettes ;
- Mme Marguerite Cazeneuve, conseillère comptes sociaux ;
- Mme Gabrielle d'Arailh, conseillère services financiers ;
- M. Antonin Nguyen, conseiller services financiers ;
- M. Mathieu Vanicatte, conseiller financement de l'économie ;
- M. Stéphane Cieniewski, conseiller affaires financières bilatérales et développement ;
- M. Florian Guyot, conseiller concurrence et politiques publiques ;
- M. Guillaume Denis, conseiller finances locales ;
- M. Julien Alix, conseiller budgétaire ;
- Mme Morel Julie, conseillère attractivité ;
- M. Franck Lirzin, conseiller filières industrielles ;
- M. Pierre Garrot, conseiller intelligence économique et propriété industrielle ;
- Mme Clara Kalaydjian, conseillère participations publiques ;

- M. Christian Guenod, conseiller télécommunications ;
- M. Arthur Sode, conseiller politique économique ;
- M. Brendan Garrec, conseiller affaires européennes et financières internationales.

#### SECRETÉRIAT D'ÉTAT CHARGÉ DE L'INDUSTRIE

- M. Thomas Cazenave, directeur du cabinet ;
- M. Julien Marchal, conseiller auprès du secrétaire d'Etat, en charge de l'environnement, de l'énergie, du logement, des industries extractives et de première transformation ;
- M. Franck Lirzin, directeur adjoint du cabinet ;
- Mme Florence André, chef de cabinet ;
- M. Romain Raquillet, conseiller en charge du pôle restructuration et des relations avec les partenaires sociaux ;
- Mme Julie Morel, conseillère en charge de l'attractivité et de la santé ;
- M. Pierre Garrot, conseiller en charge de l'intelligence économique et des transports ;
- M. Grégoire Roussel, chef adjoint de cabinet, conseiller parlementaire ;
- Mme Sandra Beau, conseillère presse et communication ;
- M. Bruno Romoli, conseiller en charge des territoires, de l'environnement, des mines, de l'agroalimentaire et des petites et moyennes entreprises ;
- Mme Clara Kalaydjian, conseillère participations publiques ;
- M. Florian Guyot, conseiller concurrence et politiques publiques.

#### \* De nouvelles nominations au cabinet du Premier ministre

- M. Frédéric BREDILLOT, conseiller fiscalité, prélèvements obligatoires, est nommé conseiller économie, finances, entreprises (chef de pôle) au cabinet du Premier ministre.
- M. Etienne STOSKOPF, conseiller affaires intérieures, est nommé conseiller affaires intérieures (chef de pôle) au cabinet du Premier ministre.
- Sont nommés au cabinet du Premier ministre :
  - Conseillère médias, industries culturelles : Mme Sophie LERON
  - Conseiller entreprises, affaires industrielles : M. Christian GUENOD
  - Conseiller technique presse : M. Steve BARBET.

#### \* Laurence Tubiana prend la direction d'une fondation européenne *(Acteurs publics)*



Représentante spéciale pour la conférence Paris Climat 2015 sur le dérèglement climatique en 2014-2015, chargée du suivi des engagements pris à la conférence de Paris sur le climat (COP21) depuis janvier 2016, Laurence Tubiana, inspectrice générale de l'agriculture de première classe, a été nommée **directrice générale de l'European Climate Foundation**. Elle succède à l'Allemand Johannes Meier. L'European Climate Foundation a été créée en 2008. Elle a pour but de favoriser le développement de solutions à faible émission de carbone.



**\* Mutations du secteur automobile (source : Journal de l'Automobile)**

## Lexus Europe



**Pascal Ruch**  
**Directeur général**  
**01/01/2017**

**Parcours professionnel :**

Après quinze années de fidélité au constructeur japonais, dont cinq passées à la tête de la filiale France, **Pascal Ruch quittera prochainement**

**Toyota en étant promu à la direction de Lexus Europe** à compter du 1er janvier prochain. Celui qui a fait ses armes dans la filiale allemande de Renault et qui a ensuite évolué pendant plus de six ans chez Volvo se voit ainsi confier la responsabilité des ventes, du développement de la marque, de son réseau et de l'expérience client de Lexus pour l'ensemble du marché européen.

## Toyota France



**Didier Gambart**  
**PDG**  
**01/01/2017**

**Parcours professionnel :**

**Didier Gambart devient président-directeur général de Toyota France**, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017, en remplacement de Pascal Ruch. Diplômé de l'Université Fordham de New York (Etats-Unis), ce dernier a débuté sa carrière, en 1996, en tant qu'assistant qualité réseau, puis conseiller gestion auprès de BMW France. En mars 2000, il intègre Toyota France en qualité de chef de région Paris-Ouest avant de prendre la tête, tour à tour, de Toyota Occasions, de Toyota Entreprise, puis du développement réseau, de la relation clientèle/Kaizen et, enfin, des ventes. Depuis janvier 2013, il évolue au siège européen du groupe, à Bruxelles (Belgique), où il a occupé le poste de responsable des ventes des cinq principaux marchés continentaux puis, jusqu'à ce jour, de directeur des ventes.

## Mercedes-Benz France



**Béatrice Tanguy**

**Responsable presse et relations publiques**

**16/01/2017**

**Parcours professionnel :**

**Béatrice Tanguy devient responsable du département presse et relations publiques de Mercedes-Benz Cars et Smart France**, à compter de janvier prochain, en remplacement de Séverine Bertoux qui a rejoint, en octobre dernier, la direction des ressources humaines de MBF en qualité de Business Partner. Diplômée de l'École supérieure des Sciences commerciales d'Angers et de l'Université McGill (Canada), Mme Tanguy a débuté sa carrière chez SG Securities, filiale de la Société Générale, en tant que contrôleur financier, avant d'évoluer dans le secteur du tourisme auprès des groupes Transat (Club Voyages, Look Voyages) et Kuoni. En 2007, elle rejoint Mercedes-Benz France en devenant chef du département marketing et communication.

## 6- ACTUALITÉS DU SECTEUR



Association française  
pour l'hydrogène et  
les piles à combustible



**Communiqué de presse**  
**15 décembre 2016**

### JOURNÉES HYDROGÈNE DANS LES TERRITOIRES NANTES ACCUEILLERA LA 5<sup>ème</sup> EDITION LES 6 ET 7 JUIN 2017

**L'AFHYPAC – Association française pour l'hydrogène et les piles à combustible – a retenu la candidature de Nantes Métropole pour l'organisation de la 5<sup>ème</sup> édition des Journées Hydrogène dans les Territoires qui se dérouleront les 6 et 7 juin 2017 à la Cité des Congrès de Nantes.**

JOURNÉES HYDROGÈNE DANS LES TERRITOIRES :

LE RENDEZ-VOUS INCONTOURNABLE DES ACTEURS DE LA FILIÈRE

Après Albi, Belfort, Cherbourg et Grenoble, c'est au tour de Nantes Métropole de réunir les acteurs de la filière hydrogène en 2017.

Ce rendez-vous incontournable réunira autour de rencontres et d'échanges privilégiés, plus de 250 participants parmi lesquels entreprises, représentants de collectivités territoriales et membres de l'association, tous fortement engagés dans le développement, la production, le stockage et l'utilisation de l'hydrogène.

*« L'hydrogène se conçoit comme un système global et un vecteur essentiel pour la réussite de la transition énergétique en cours. L'AFHYPAC prône la recherche et la valorisation de synergies afin d'augmenter la rentabilité des projets et d'accélérer le déploiement de solutions. Aujourd'hui la filière commence à bénéficier d'un soutien plus important comme en témoigne la récente labellisation de 29 Territoires Hydrogène annoncée par la Ministre de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer. Des premières avancées que nous souhaitons voir se multiplier. Les Journées Hydrogène dans les Territoires y contribuent en permettant de fédérer les acteurs de la filière, présenter des projets en cours de développement ou déjà mis en place et accélérer le déploiement de la solution hydrogène en France.»,* explique Pascal Mauberger, Président de l'AFHYPAC.

## NANTES, TERRITOIRE ENGAGÉ POUR L'HYDROGÈNE

*« Nantes Métropole mène une politique volontariste en faveur des énergies renouvelables qui s'intègre dans l'objectif du Plan Climat Air Énergie Territorial de réduire de 30% les émissions de gaz à effet de serre dès 2020 et de 50% en 2030. La production et le stockage des énergies renouvelables sont un sujet majeur et l'hydrogène et les piles à combustible peuvent constituer des réponses pertinentes.*

*Par ailleurs, le Grand débat sur la transition énergétique que nous animons actuellement associe acteurs économiques, académiques et société civile ; il traite bien évidemment des questions de production, de stockage et d'utilisation de l'hydrogène.*

*Les Journées Hydrogène dans les Territoires sont devenues en quelques années un événement majeur pour les acteurs mobilisés en France autour du développement de la filière hydrogène pour la transition énergétique et la ré-industrialisation des territoires.*

*Nous sommes heureux d'y associer notre expertise et celle de notre écosystème local », se réjouit Johanna Rolland, maire de Nantes, présidente de Nantes Métropole, pour qui « à l'instar de la filière des énergies marines renouvelables (EMR) qui va créer entre 4.000 et 5.000 emplois (directs et indirects) en région, la filière industrielle de l'hydrogène devrait également être créatrice d'emplois et de richesse dans les dix prochaines années. »*

C'est d'ailleurs tout le sens du label "Territoires hydrogènes" accordé aux Pays de la Loire par l'Etat : industriels, académiques, collectivités locales et syndicats d'énergie, tous les acteurs régionaux de la filière hydrogène s'impliquent dans une démarche collaborative animée par le Conseil régional et la CCI Pays de la Loire.

Le dynamisme de l'écosystème régional, les projets et réalisations engagés sur le territoire ainsi que l'implication forte des acteurs régionaux ont permis de valoriser la candidature de Nantes Métropole.

Les Journées Hydrogène dans les Territoires 2017 seront l'occasion pour la métropole nantaise de présenter plusieurs projets innovants et expérimentaux comme par exemple :

- . La navette fluviale à pile à combustible Navibus H2 sur l'Erdre
- . La station hydrogène mutualisée réalisée dans le cadre d'un projet européen
- . Le véhicule « cityjoule » du Lycée de la Joliverie, détenteur de records mondiaux

# TOYOTA

---

TOYOTA FRANCE

**Communiqué de presse**  
**5 décembre 2016**

## Impair ou Pair, rouler tous les jours en Toyota et Lexus hybrides !

Quel que soit le dernier chiffre de leur immatriculation, les conducteurs de Toyota et Lexus Hybrides peuvent circuler tous les jours lors des périodes de circulation alternée, telle celle annoncée demain... et peut-être les jours suivants.

Le groupe Toyota est à la fois pionnier (1997, lancement au Japon de la 1ère Prius ; 2000 en Amérique et en Europe) et leader (à ce jour plus de 9,5 millions d'unités vendues dans le monde, dont 200 000 en France) de la technologie 100 % hybride.

Cette évolution majeure de l'automobile du XXIème siècle est à la fois économique, respectueuse de l'environnement, relaxante, ne nécessite pas de recharge électrique et ne requiert donc ni infrastructure nouvelle ni changement des habitudes des automobilistes.

Les Essais Alternatifs\* proposés dans le réseau aux clients Toyota avec différents modèles hybrides (Yaris, Auris, RAV4) et sur des parcours variés, démontrent que plus de 50 % des temps de trajets sont effectués en mode électrique, donc sans émissions de CO2 et sans aucune pollution locale.

La gamme Toyota propose actuellement sept modèles équipés de la technologie hybride – Yaris (fabriquée en France), Auris, Auris Touring Sports, C-HR, RAV4, Prius et Prius+ - qui assurent près de 50 % des ventes VP de la marque sur l'année 2016. Pour Lexus, la part des hybrides dans les ventes atteint 99 % avec la CT 200h, l'IS 300h, le NX 300h, les GS 300h et 450h, le RX 450h, la LS 600h, le RC 300h et bientôt le coupé LC 500h.

<http://www.toyota.fr/hybrid-innovation/essais-alternatifs.json>



PlugSurfing

**Communiqué de presse**

**2 décembre 2016**

## L'INTEROPERABILITE SODETREL – PLUGSURFING DEVIENT REALITE

**L'accord d'interopérabilité annoncé en mars dernier entre Sodetrel et PlugSurfing devient une réalité concrète pour les clients des deux opérateurs. Les conducteurs de véhicules électriques clients de Sodetrel comme de PlugSurfing peuvent depuis le 28 novembre se recharger en toute simplicité sur les bornes des deux acteurs.**

L'interopérabilité entre Sodetrel et Plugsurfing est réciproque : Sodetrel, en tant qu'opérateur de recharge, ouvre aux clients de Plugsurfing les bornes du réseau Corri-Door (200 bornes de charge rapide sur autoroutes) et en tant qu'opérateur de mobilité, permet à ses propres clients d'accéder au vaste réseau de charge de Plugsurfing. Les abonnés du Pass Sodetrel auront ainsi accès à un réseau européen de 35 000 points de charge.

Plugsurfing offre à ses clients l'accès au Corri-Door de Sodetrel, le plus important réseau de recharge rapide (ChaDeMo, Type 2 et CCS) de dimension nationale en France, et poursuit ainsi son développement européen en devenant le premier opérateur de mobilité européen à ajouter la France à son réseau, couvrant déjà 16 pays.

Pour Jacob van Zonneveld, PDG de PlugSurfing, ce partenariat s'inscrit dans une évolution positive du marché de la recharge au sens large : *“Ce partenariat fait avancer la mobilité électrique au sens large. PlugSurfing est devenu l'une des plus importantes communautés de conducteurs de véhicules électriques en Europe, et ceux-ci souhaitent pouvoir recharger leur voiture aussi facilement que l'on fait le plein d'une thermique, et ce dans toute l'Europe. Aujourd'hui marque un grand pas en avant vers cet objectif, tout en permettant à Sodetrel d'ouvrir son réseau à des milliers d'utilisateurs PlugSurfing, d'augmenter la visibilité des stations et leur utilisation et donc le revenu généré.”*

*“Je me réjouis de cette interopérabilité réelle, effective, qui représente un grand pas pour les conducteurs de véhicules électriques ! Grâce à Plugsurfing, Sodetrel ouvre à ses abonnés l'accès à un vrai réseau européen de 35 000 points de charge”,* déclare de son côté Juliette Antoine-Simon, Directrice générale de Sodetrel.

Ce partenariat franco-allemand ouvre la voie à une recharge plus libre et plus efficace pour les utilisateurs dans toute l'Europe. Le réseau constitué par Sodetrel et PlugSurfing couvrira entre autres la France, le Benelux, l'Allemagne, les Pays-Bas, l'Autriche, la Suisse et l'Italie. Toutes les bornes seront accessibles à la fois avec le Pass Sodetrel et avec la clé de recharge PlugSurfing, offrant aux utilisateurs une véritable interopérabilité et un service fiable et de qualité.



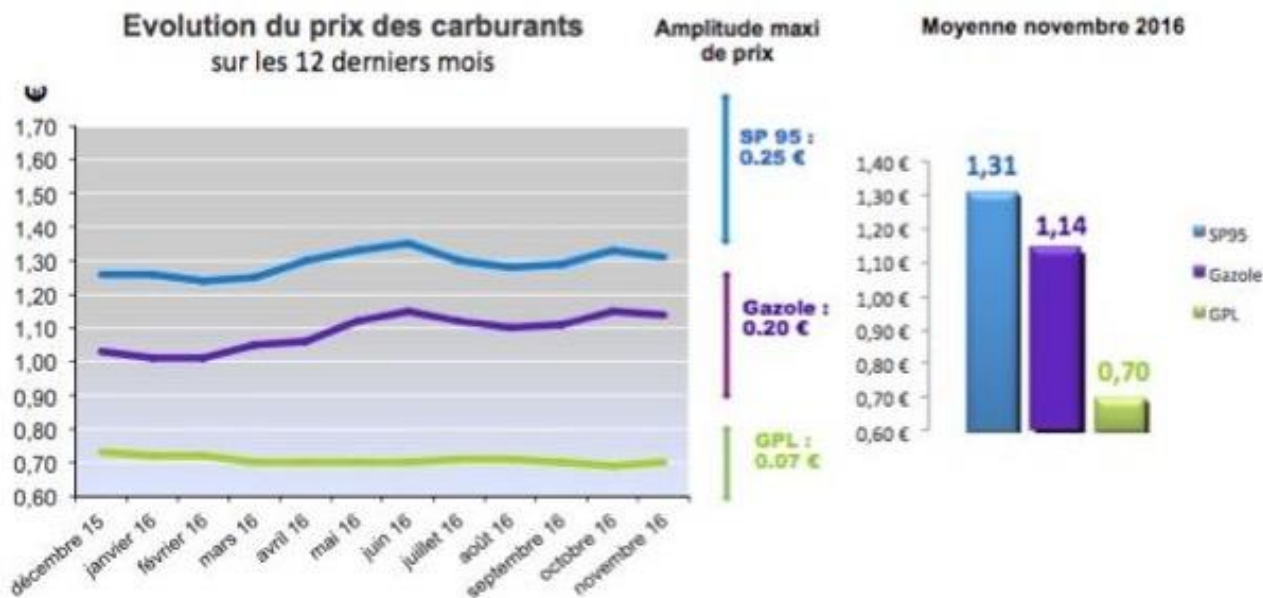
**Baromètre GPL**  
**1<sup>er</sup> décembre 2016**

BAROMETRE GPL – NOVEMBRE 2016

**0,70 € le litre**  
prix moyen à la pompe

**Le GPL : le carburant le moins cher**  
**Des véhicules simples à l'entretien !**

En novembre 2016, le GPL affiche un prix moyen de 0,70 € à la pompe et une différence moyenne de prix par litre de - 0,61 € par rapport au Sans Plomb 95 et de - 0,44 € par rapport au Gazole.



Source du prix au litre des carburants en euros : [Meem-www.developpement-durable.gouv.fr](http://Meem-www.developpement-durable.gouv.fr)

**L'entretien d'un véhicule GPL**

L'entretien d'un véhicule GPL ne nécessite pas plus d'interventions qu'un véhicule classique hormis le nettoyage des filtres du vapo-détendeur et une vérification des bougies d'allumage. Ces opérations sont effectuées :

- soit dans le cadre des visites classiques réalisées par le constructeur du véhicule s'il s'agit d'un modèle première monte,
- soit par un garagiste lors des visites de contrôle pour un véhicule seconde monte.
- un réseau de spécialistes GPL est également présent dans toute la France pour réaliser la révision des véhicules

Comparé aux véhicules à essence ou diesel, l'huile des moteurs GPL conserve de plus ses propriétés lubrifiantes plus longtemps grâce à la combustion propre du GPL et permet d'espacer les vidanges. L'indice d'octane supérieur du GPL permet un fonctionnement plus doux évitant les vibrations. Ces deux facteurs permettent d'accroître sensiblement la vie du moteur fonctionnant au GPL.

Plus d'information : <http://www.cfbp.fr/gpl-carburant/conseils-et-informations-n181>

#### **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](http://www.cfbp.fr), [www.gpl.fr](http://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](mailto:valerie@agencevlc.com) / [joy@agencevlc.com](mailto:joy@agencevlc.com)





**Communiqué de presse**  
**Décembre 2016**

## La FNCCR et GRDF publient un guide pour stimuler la création de stations GNV sur le territoire

GRDF et la FNCCR publient un [guide](#) destiné aux collectivités et porteurs de projets afin d'encourager la création de stations de Gaz Naturel Véhicule (GNV) accessibles au public sur le territoire national. Ce document dresse un état des lieux de la filière, de son contexte réglementaire et des conditions opérationnelles de mise en œuvre d'une station GNV raccordée au réseau de distribution de gaz naturel.

Le [guide](#) se destine prioritairement aux collectivités locales, syndicats d'énergie et acteurs de la filière afin de les aider dans leurs projets de création de stations d'avitaillement **GNV**.

Les transports représentent environ **30%** de la production nationale de CO<sub>2</sub> : ils constituent une priorité afin d'atteindre les objectifs fixés par la Loi de transition énergétique. Pour renouveler le parc des véhicules, les pouvoirs publics entendent privilégier le partage et la mobilité propre. En complément des installations de recharge de véhicules électriques, le développement de stations **GNV** et de **BioGNV** permettra de parvenir aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre fixés aux niveaux européen et national.

Les collectivités territoriales font face à un enjeu majeur d'amélioration de la qualité de l'air, que ce soit dans les villes ou sur la route. Cela passe par la baisse notable des émissions de polluants atmosphériques et le développement équilibré de solutions de mobilité alternatives telles que le **GNV** et le **BioGNV**.

Alors que l'Allemagne ou l'Italie ont développé avec succès des solutions **GNV** depuis de nombreuses années, la France se mobilise pour combler son retard par rapport à ces Etats frontaliers. La [FNCCR](#) et GRDF souhaitent favoriser ce mouvement, en donnant aux acteurs locaux les outils nécessaires à la création de stations de **GNV** accessibles au public. Ces stations pourront accueillir des flottes d'entreprises ou de collectivités, des transporteurs routiers mais également, à terme, des particuliers.

Des adhérents de la [FNCCR](#) (SMED 13, SIGEIF...) ont déjà entrepris l'implantation de stations de **GNV**, d'autres envisagent de le faire prochainement. Ce guide porte une ambition « verte » pour les transports qui permet d'entrevoir la création à terme de nombreux emplois locaux.

Le guide a été édité et remis gracieusement aux acteurs locaux qui souhaitent s'impliquer dans le **GNV**.