

**COMMISSION INTERMINISTERIELLE VEHICULES
PROPRES ET ECONOMES**

RAPPORT ANNUEL

21 septembre 2004

SOMMAIRE

<u>1</u>	<u>POINT SUR LES MESURES ANNONCEES DANS LE PLAN VEHICULES PROPRES</u>	<u>4</u>
1.1	PILOTAGE DU PLAN « VEHICULES PROPRES »	4
1.2	ENCOURAGER L'ACQUISITION DE VEHICULES ELECTRIQUES	5
1.3	REDUIRE L'IMPACT DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR POIDS LOURDS	10
1.4	ACCROITRE LE DEVELOPPEMENT DE TRANSPORTS COLLECTIFS PROPRES	12
1.5	VERS « UN ETAT EXEMPLAIRE »	15
1.6	MODIFIER LES COMPORTEMENTS INDIVIDUELS A L'ACHAT	20
1.7	SOUTENIR LA RECHERCHE TECHNOLOGIQUE ET LES EXPERIMENTATIONS	22
1.8	TABLEAU RESUMANT L'ETAT D'AVANCEMENT DU PLAN VEHICULES PROPRES	26
1.9	TABLEAU RESUMANT LES MESURES FINANCIERES ET FISCALES A PRENDRE	27
<u>2</u>	<u>REFLEXIONS ET MESURES AUTRES QUE CELLES ANNONCEES DANS LE PLAN VEHICULES PROPRES</u>	<u>29</u>
2.1	INITIATIVES PRISES PAR LA CIVEPE	29
2.2	CREATION D'UN SITE INTERNET.	34
2.3	NOUVEAUX AXES DE TRAVAIL	35
<u>3</u>	<u>CONCLUSION</u>	<u>36</u>

Introduction

Le 15 septembre 2003, le Premier Ministre présentait une série de propositions de mesures dans le Plan Véhicules Propres. La Commission Interministérielle pour les Véhicules Propres et Economes, placée auprès du Ministre de l'Ecologie et du Développement Durable, du Ministre délégué à la Recherche et du Ministre délégué à l'Industrie a été désignée pour étudier la mise en œuvre de ces mesures et proposer de nouvelles initiatives.

Ce rapport est le résultat des travaux menés par la Commission depuis décembre 2003. Il est articulé autour de la mise en œuvre du plan lui même, en incluant un point d'avancement de chacune des mesures envisagées et un aperçu du travail restant à accomplir, et des travaux menés à l'initiative de la Commission.

Les travaux engagés dans les groupes de travail auxquels participaient administrations, utilisateurs, industriels et collectivités, ont abouti à des propositions d'actions dont certaines ont déjà fait l'objet de présentation dans le cadre du plan climat :

- des mesures engagées et déjà mises en œuvre ;
- des mesures annoncées dont les modalités sont encore à l'étude ;
- des opérations nouvelles envisagées suite aux travaux de la commission ou aux demandes du gouvernement.

Toutes ces actions concourent au même objectif : favoriser la conception et la réalisation, par un effort supplémentaire de recherche, à moyen terme, la construction de véhicules moins polluants, moins consommateurs de carburants, moins bruyants; et moins émissifs de gaz à effet de serre. Par ailleurs, la consommation de pétrole augmentant du fait de la croissance du parc automobile, particulièrement en Asie, il est inéluctable d'envisager, de manière active, le développement des carburants de substitution soit, pour notre pays, des biocarburants.

L'ensemble de ce dispositif et ses évolutions, indispensables, permettra, comme l'annonçait le Premier Ministre le 19 février 2003, "de faire de la France, un leader dans le registre des véhicules propres à l'horizon 2010-2013."

Le président

Claude MOREAU

1 Point sur les mesures annoncées dans le plan véhicules propres

1.1 Pilotage du plan « véhicules propres »

La lettre de mission de M. Claude Moreau définit le cadre du pilotage du plan véhicules propres : mise en œuvre du plan comprenant l'évaluation de l'efficacité des mesures et la réalisation d'un bilan annuel, l'adaptation du programme en fonction de l'évolution du marché et des réglementations, la concertation régulière avec le secteur industriel et enfin le respect de la cohérence avec les autres politiques publiques.

La première réunion plénière s'est tenue le 3 décembre 2003. Au cours de cette réunion ont été définis les thèmes prioritaires du plan véhicules propres sur lesquels la CIVEPE entendait travailler et les groupes de travail correspondants.

Ainsi, les groupes suivants ont été constitués :

- groupe de travail visant à l'élaboration d'un dispositif de bonus malus dont l'animation a été confiée à la Mission Interministérielle sur l'Effet de Serre ;
- groupe de travail sur l'élaboration d'un code de déontologie avec les constructeurs automobiles dont l'animation a été confiée à la DIGITIP ;
- groupe de travail sur la politique d'achats publics en matière de véhicules propres dont l'animation a été confiée à l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie ;
- groupe de travail sur le suivi des politiques de recherche et l'évolution de la réglementation dont l'animation a été confiée au ministère en charge de la recherche pour la partie recherche et au ministère en charge des transports pour la partie suivi réglementaire.

L'état d'avancement de ces différents groupes de travail a été présenté au cours de trois réunions plénières en février, avril et juillet 2004.

La cohérence des propositions de la Commission Interministérielle pour les Véhicules Propres et Economes avec les autres politiques publiques est assurée par la participation aux différents groupes de travail de tous les ministères concernés : ministère de l'écologie et du développement durable, ministère des finances, ministère délégué à l'industrie, ministère en charge des transports, ministère en charge de la santé, ministère de l'intérieur, ministère en

charge de la recherche, ministère en charge de l'agriculture et groupe interministériel mobilités et véhicules électriques et par le suivi réglementaire aussi bien au niveau français que communautaire ou international assuré par le groupe de travail dédié.

Les deux principaux constructeurs automobiles français, PSA Peugeot Citroën et Renault, l'association représentant les importateurs de véhicules en France, le producteur de batteries SAFT, l'AFGNV, l'AVERE, le CFBP, l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie, EdF, le CEREVEH, AFH₂, la CDA de La Rochelle, le CSIAM, IRISBUS, l'UGAP, le GART, l'UTP, l'IFP, le CEA, RAVEL, SVE, et la CUB de Bordeaux ont pris part aux débats au sein de réunions plénières et ont ainsi pu exprimer leurs positions.

1.2 Encourager l'acquisition de véhicules électriques

1.2.1 *Proroger les aides aux véhicules électriques à batteries ou assimilés*

Thème, objectifs et modalités prévues initialement

Le plan véhicules propres prévoit une prorogation des mesures financières et mesures fiscales en vigueur pour l'acquéreur et l'utilisateur de véhicules à motorisation électrique. Le plan véhicules propres énoncé le 15 septembre 2003 envisage l'extension de ces mesures, si nécessaire, aux tricycles et quadricycles à moteur.

Organismes impliqués

Les mesures financières et fiscales ont été prises par le Premier Ministre et les Ministres en charge de l'Equipeement, de l'Ecologie et des Finances, de l'Economie et de l'Industrie.

La gestion des aides financières aux véhicules électriques est confiée à l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie pour les particuliers et les entreprises, et pour les collectivités locales et leur groupement selon les modalités validées en Conseil d'Administration.

Etat d'avancement

Les aides en vigueur visant à encourager l'acquisition de véhicules électriques sont :

- **amortissement exceptionnel, des véhicules et de leurs batteries sur 12 mois ;**
- **exonération totale ou partielle du montant de la vignette ;**

- **exonération totale ou partielle du montant de la carte grise ;**
- **exonération de la TVA sur la consommation d'électricité ;**
- **exonération de la taxe sur les véhicules de société ;**
- **aides spécifiques à l'acquisition de véhicules électriques.**

Amortissement exceptionnel :

Le code général des impôts modifié par la loi de finances 2004 précise en ses articles 39 AC, AD, et AE :

- les véhicules automobiles terrestres à moteur [...], ainsi que les cyclomoteurs, acquis à l'état neuf avant le 1er janvier 2006, et qui fonctionnent, exclusivement ou non, au moyen de l'énergie électrique [...] peuvent faire l'objet d'un amortissement exceptionnel sur douze mois à compter de la date de leur première mise en circulation.
- les accumulateurs nécessaires au fonctionnement des véhicules fonctionnant, exclusivement ou non, au moyen de l'énergie électrique et les équipements spécifiques permettant l'utilisation de l'électricité [...] pour la propulsion des véhicules qui fonctionnent également au moyen d'autres sources d'énergie, peuvent faire l'objet d'un amortissement exceptionnel sur douze mois à compter de la date de mise en service de ces équipements. Ces dispositions sont applicables aux accumulateurs et aux équipements acquis ou fabriqués entre le 1er janvier 2003 et le 1er janvier 2006.
- les matériels spécifiquement destinés [...] aux installations de charge des véhicules électriques peuvent faire l'objet d'un amortissement exceptionnel sur douze mois à compter de leur mise en service. Ces dispositions sont applicables aux matériels acquis entre le 1^{er} janvier 2003 et le 1^{er} janvier 2006.

Vignette :

Selon l'article 1599F bis du code général des Impôts, les Conseils Généraux peuvent, sur délibération, exonérer de vignette, en totalité ou à concurrence de la moitié de cette taxe différentielle, les véhicules qui fonctionnent exclusivement ou non au moyen de l'énergie électrique. En 2002, 60 conseils généraux appliquaient cette exonération.

Taxe sur les cartes grises.

Selon l'article 1599 novodecies A du code général des Impôts, les conseils régionaux peuvent, sur délibération, exonérer en totalité ou à concurrence de la moitié de la taxe proportionnelle sur les certificats d'immatriculations pour les véhicules fonctionnant, exclusivement ou non, au moyen de l'énergie électrique. En 2002, plus de 10 conseils régionaux appliquaient cette exonération.

Exonération de TVA sur l'électricité consommée par les véhicules électriques

Selon l'article 273 septies B du code général des impôts, les assujettis peuvent déduire la taxe sur la valeur ajoutée afférente à l'électricité consommée par les véhicules terrestres exclus du droit à déduction, lorsque ces véhicules sont utilisés pour les besoins d'opérations ouvrant droit à déduction et qu'ils fonctionnent exclusivement au moyen de l'énergie électrique. Il en va de même lorsque les véhicules de cette nature sont pris en location et que la taxe relative à cette location n'est pas déductible.

Taxe sur les véhicules de tourisme des sociétés.

Selon l'article 1010 A du code général des impôts, les véhicules immatriculés dans la catégorie des voitures particulières, possédés ou utilisés par les sociétés et fonctionnant exclusivement ou non au moyen de l'énergie électrique [...] sont exonérés de la taxe sur les véhicules de société (soit 1 130 €/an pour les véhicules dont la puissance fiscale n'excède pas 7 CV).

Aides spécifiques à l'acquisition de véhicules électriques :

Le décret n° 2002-75 du 17 janvier 2002 institue une aide à toute personne physique ou morale, à l'exception des collectivités territoriales et de leurs groupements qui fera l'acquisition d'un véhicule électrique neuf ou qui louera un véhicule électrique neuf dans le cadre d'un contrat de location avec option d'achat et en particulier de crédit-bail.

Le montant de l'aide est :

- de 3 050 € pour les voitures particulières et camionnettes et de 3 810 € lorsque l'acquisition ou la première souscription d'un contrat de location avec option d'achat ou de location souscrit pour une durée d'au moins deux ans s'accompagne de la destruction d'une voiture particulière ou d'une camionnette immatriculée avant le 1er janvier 1993 et acquise depuis au moins douze mois à la date de sa destruction et encore en circulation à cette même date. [...].

Cette aide est limitée à l'acquisition de 2 500 véhicules particuliers du 01/01/02 au 31/12/04

- de 510 € pour les cyclomoteurs dans la limite de 2500 véhicules aidés du 01/01/02 au 31/12/04.

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie a par ailleurs mis en place une aide à l'acquisition de tricycles, de quadricycles et de petits véhicules utilitaires urbains à moteurs telle que prévue dans le plan véhicules propres. Le montant de l'aide est de :

- 1 000 € pour tout véhicule dont la charge utile ne dépasse pas 300 kg
- 2 000 € pour tout véhicule dont la charge utile est comprise entre 300 et 500 kg
- 3 000 € pour tout véhicule dont la charge utile est supérieure à 500 kg

dans la limite de 300 véhicules aidés entre le 1^{er} janvier 2002 et le 31 décembre 2004.

Les collectivités territoriales bénéficient d'aides similaires aux conditions suivantes :

- pour les voitures particulières et camionnettes, les aides sont subordonnées à la réalisation d'un achat groupé d'au moins 3 véhicules électriques ou à l'acquisition d'au moins 2 véhicules électriques lors des 2 années précédentes. L'aide est limitée à 1 500 € par véhicule dans le cas contraire. 2 500 véhicules peuvent être aidés dans ces cadres entre le 1 janvier 2002 et le 31 décembre 2004.
- Pour les cyclomoteurs, l'aide est subordonnée à la réalisation d'un achat groupé d'au moins 3 cyclomoteurs électriques ou à l'acquisition de 2 cyclomoteurs électriques lors des 2 années précédentes. L'aide est portée à 300 € dans le cas contraire. 2 500 cyclomoteurs peuvent être aidés dans ces cadres entre le 1^{er} janvier 2002 et le 31 décembre 2004.
- Pour les tricycles et quadricycles, les dispositions sont similaires dans la limite de 300 véhicules acquis par les collectivités entre le 1^{er} janvier 2002 et le 31 décembre 2004.

Tous les véhicules hors voitures particulières (VP) et camionnettes (CTTE) bénéficiant d'une aide doivent être précédemment admis au bénéfice des aides par l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie.

En 2003, l'ADEME a ainsi financé l'acquisition de 278 véhicules particuliers, 25 véhicules utilitaires légers et 82 cyclomoteurs.

Travaux restant à effectuer

L'ensemble des mesures financières et fiscales visées par décret devra faire l'objet d'une prorogation après le 31 décembre 2004 dans le cadre de la loi de finances 2005.

Dans l'attente d'une meilleure visibilité de l'offre de véhicules électriques, la Commission Interministérielle pour les Véhicules Propres et Economes propose la prorogation sur trois ans.

1.2.2 Développer la filière motorisation électrique dans le domaine des VUL

Thème, objectifs et modalités prévues initialement

Le plan véhicules propres prévoit dans le cadre d'une incitation au développement des véhicules utilitaires légers (VUL) électriques, deux dispositifs :

- l'exonération de la taxe professionnelle lors de l'achat de VUL électriques.
- L'organisation d'une opération exemplaire sur certains sites pilotes sélectionnés sur la base d'actions déjà engagées par les collectivités locales par l'attribution d'une aide à l'acquisition de 1 000 € par VUL électrique, cumulable avec les autres aides, dans la limite de 100 véhicules, dans les sites pilotes, sélectionnés sur la base d'actions déjà engagées par des collectivités locales

L'objectif est d'inciter les entreprises à utiliser des véhicules électriques ou à prolongateur d'autonomie pour leurs déplacements professionnels urbains.

Organismes impliqués

La disposition d'exonération partielle ou totale de la taxe professionnelle, à l'initiative des collectivités territoriales qui le souhaitent lors de l'achat de VUL électriques est à intégrer dans le code général des impôts par la loi de finances.

L'organisation de l'opération exemplaire est confiée à l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie.

Etat d'avancement

En ce qui concerne les véhicules utilitaires légers électriques, le principe de **l'exonération de la taxe professionnelle a été retenu en réunion interministérielle** courant 2003. Ses modalités sont à l'étude.

L'aide à l'acquisition de véhicules utilitaires électriques dans le cadre d'une **opération exemplaire est en cours de préparation** par l'ADEME avec le concours d'EdF et de l'UTP.

Travail restant à effectuer

L'étude de l'exonération de la taxe professionnelle pour les véhicules utilitaires légers électriques est en cours en vue de sa programmation dans une prochaine loi de finances.

L'opération exemplaire d'acquisition de véhicules utilitaires légers devrait être lancée au début de l'année 2005.

1.3 Réduire l'impact du transport de marchandises par poids lourds

Les véhicules poids lourds représentent environ le tiers des émissions de particules liées au transport. Comme le réaffirme le Plan National Santé Environnement : « l'équipement progressif des poids lourds en dispositifs de réduction des émissions de particules est actuellement possible et permettrait des gains sanitaires importants ».

1.3.1 Equipement en filtres à particules de poids lourds

Thème, objectifs et modalités prévues initialement

Le plan véhicules propres prévoit la mise en œuvre d'une opération exemplaire d'équipement en filtres à particules de 1 000 poids lourds urbains. Ciblée sur les poids lourds urbains de 12 à 16 tonnes de charge utile et âgés de moins de 10 ans, elle doit se limiter à trois ans et à 1 000 équipements. Avec un coût moyen par camion de 3 000 €, le budget total estimé est de 3 M€.

Organismes impliqués

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie est en charge de la mise en œuvre de cette opération exemplaire.

Travail restant à effectuer

Cette mesure doit être adoptée par le Conseil d'Administration de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie avant la fin de l'année 2004.

1.3.2 Modulation de la taxe ou redevance à l'usage kilométrique pour les poids lourds en fonction des normes de dépollution

Thème, objectifs et modalités prévues initialement

L'objectif initial de cette mesure était la prise en compte des externalités environnementales liées aux poids lourds dans les redevances liées à ce type de véhicules. Pour cela, la modulation de la redevance à l'usage kilométrique, et notamment celle liée à l'usage des tunnels et autoroutes, en fonction des normes de dépollution était suggérée. En conservant un même objectif, il a été demandé d'étudier une modulation de la taxe à l'essieu en fonction des normes de dépollution des poids lourds.

Organismes impliqués

Au sein du Ministère de l'écologie et du développement durable, la direction des études économiques et de l'évaluation environnementale, a été chargée d'élaborer une proposition de modulation de la taxe à l'essieu pour les poids lourds en fonction des normes de dépollution.

Etat d'avancement

La faisabilité sur les plans technique, économique et juridique d'une mesure d'incitation à l'équipement de dispositifs anti-pollution est actuellement à l'étude. Une première réunion impliquant les administrations et organismes publics concernés a été organisée. Les conclusions de ces travaux devraient permettre de dégager les modalités les plus efficaces pour l'amélioration de la qualité de l'air tout en affectant de façon limitée le secteur des transports de marchandises.

Les principales difficultés identifiées sont :

- l'encadrement européen du montant de la taxe à l'essieu ;
- le coût pour le secteur des transports de marchandises.

Par ailleurs, une réunion technique et juridique relative au retrofit des poids lourds a été organisée au ministère en charge des transports le 8 septembre 2004.

1.3.3 Promotion des poids lourds urbains à motorisation électrique

Thème, objectifs et modalités prévues initialement

Dans le cadre d'une opération exemplaire, il est prévu une aide à l'acquisition de poids lourds à motorisation électrique d'un montant représentant 30 % du surcoût par rapport à un véhicule similaire fonctionnant avec un carburant conventionnel. Cette aide, limitée dans le plan véhicules propres à 100 camions à motorisation électrique en 2004 et 2005, représente en moyenne 15 000 € par camion, soit un budget total de 1.5 M€.

Organismes impliqués

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie est en charge de la mise en œuvre de cette opération exemplaire.

Etat d'avancement

Les tests de véhicule vont être initiés par l'ADEME au travers de premières opérations de démonstration sur 10 camions. L'ADEME envisage par ailleurs de présenter le dispositif d'aides correspondant à son Conseil d'Administration avant la fin de l'année 2004.

1.4 Accroître le développement de transports collectifs propres

1.4.1 Inciter à l'équipement d'un filtre à particules de bus d'ancienne génération

Thème, objectifs et modalités prévues initialement

Le plan véhicules propres prévoit l'incitation à l'équipement d'un filtre à particules sur les bus existants. L'objectif est d'équiper 350 bus d'ancienne génération en 2004, en adoptant entre autres, une politique de communication plus volontariste.

Organismes impliqués

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie est en charge de la gestion et de la promotion de cette aide.

Etat d'avancement

L'aide prévue est actuellement proposée aux gestionnaires de flottes de bus.

Toutefois, l'efficacité de ce type d'équipement sur tous les véhicules anciens étant incertaine, une phase probatoire est prévue. Cette étape initiale est l'objet d'une aide spécifique à la validation de l'intérêt du système d'un montant de 1300 € maximum par véhicules, 5

véhicules au minimum devant subir les essais pendant une période de 6 mois. Une aide supplémentaire de 2 300 € maximum pour un appareil par réseau est prévue pour l'acquisition de matériel de mesure permettant de tester rapidement en atelier ou en roulage la contre-pression des filtres, indicateur de leur bonne tenue.

Les véhicules du type de ceux ayant subi les essais de la phase probatoire, bénéficient d'une aide à l'équipement en filtre à particules de 1 300 € par véhicule équipé, dans la limite de 1 100 véhicules aidés entre le 1^{er} janvier 2001 et le 31 décembre 2004.

Dans le cadre d'une politique de communication plus volontariste, les réseaux de transporteurs ont été informés via l'Union des Transports Publics et le Groupement des Autorités et des Réseaux de Transport de l'existence de cette mesure. La journée "Bus propres" et les différentes publications de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie permettent de communiquer sur les atouts des filtres à particules et le soutien financier correspondant.

A ce jour, 854 bus ont reçu un support financier de la part de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie dans ce cadre dont 262 en 2003.

Travail restant à effectuer

L'ADEME a reconduit la mesure d'aide en 2004. La CIVEPE propose que soit prolongé ce dispositif jusqu'à épuisement du plafond de 1 100 bus fixé en 2004.

1.4.2 Encourager l'achat d'autobus « diesel propre » (avec filtre à particules) ou d'autobus au gaz naturel (GNV)

Thème, objectifs et modalités prévues initialement

Le plan véhicules propres prévoit d'encourager l'achat par les autorités organisatrices et les exploitants de transport public, d'autobus équipés de filtres à particules ou d'autobus au gaz naturel véhicule.

Organismes impliqués

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie est en charge de la gestion de cette aide.

Etat d'avancement

L'aide prévue est actuellement proposée aux gestionnaires de flottes de bus.

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie gère une aide à l'acquisition de bus fonctionnant au gaz naturel de 7 500 € par véhicule. Cette aide non limitée dans le temps ni plafonnée en terme de nombre de véhicules est subordonnée à ce qu'au moins le tiers de bus acquis sur 3 ans fonctionnent au GNV, le financement étant limité aux seules acquisitions de la première année ou à l'acquisition de 40 bus aidés sur 3 ans, et sous la condition que la station de compression du gaz alimente au minimum 15 véhicules (bus et/ou benne à ordures ménagères) sur 3 ans.

Les aides mises en œuvre ont permis de faire décoller le marché. Aujourd'hui, plus de 1 500 bus au GNV circulent en France et le marché du GNV représente près de 30 % des ventes. Plus de 700 d'entre eux ont fait l'objet d'un soutien financier de l'ADEME entre 1996 et 2003.

Travail restant à effectuer

Il convient de maintenir ces aides dans une phase de consolidation de la filière.

1.4.3 Lancer une ligne expérimentale d'autobus électriques et hybrides

Thème, objectifs et modalités prévues initialement

Le plan véhicules propres prévoit la mise en œuvre de deux opérations de promotion de bus propres :

- opération de lancement de 100 bus électriques ;
- projet d'expérimentation de 100 unités de minibus hybrides.

Organismes impliqués

L'opération bus électrique ainsi que le projet d'expérimentation ont été confiés à l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie et au GART.

Etat d'avancement

Un programme d'évaluation de bus électriques et hybrides est géré par l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie. Une aide maximale de 20 % du surcoût de ces véhicules par rapport à une solution classique est accordée dans le cadre de l'opération exemplaire « 100 bus électriques ».

Ce programme a connu un vif succès. Près de 30 villes se sont engagées dans l'opération et l'objectif des 100 bus devrait être atteint. **Un suivi sur les premiers projets est actuellement en cours** dont les résultats seront présentés à la journée Bus propres du 30 septembre 2004.

Travail restant à effectuer

Les prochaines étapes du programme « 100 bus électriques » sont en préparation avec le concours d'EdF, du GART et de l'Union des Transports Publics.

Le financement du projet d'expérimentation de 100 minibus hybrides est prévu en 2005.

1.5 Vers « un Etat exemplaire »

1.5.1 Promouvoir les achats publics de véhicules alternatifs par l'Etat et ses établissements : réalisation d'achats groupés

Thème, objectifs et modalités prévues initialement

La politique d'achats publics de véhicules de l'Etat peut avoir deux conséquences en termes de marché de véhicules alternatifs : d'une part elle constitue une preuve de la viabilité des filières alternatives et d'autre part, elle permet d'initier le marché pour les filières les moins développées.

Dans le cadre du plan véhicules propres, il était prévu la réalisation d'achats groupés entre plusieurs acteurs publics ou délégataires, sur la base d'un cahier des charges commun de référence pour les appels d'offres.

Organismes impliqués

Ce thème a amené à la création d'un groupe de travail dans le cadre de la Commission Interministérielle pour les Véhicules Propres et Economes intitulé : « promotion des achats publics » dont l'animation a été confiée à l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie. Le groupe de travail comprenait des représentants des administrations, des industriels et des grands utilisateurs.

Etat d'avancement

Le groupe de travail a recensé les freins à l'acquisition de véhicules propres par les organismes publics suite à 3 entretiens avec les utilisateurs de ce type de véhicules.

Les difficultés suivantes ont été mises en avant :

- une offre produits et services qui n'a pu être maintenue à un niveau satisfaisant :
 - véhicules électriques : problème du maintien d'une offre de véhicules et des composants, de l'autonomie actuelle des batteries, de la directive dite « hors d'usage » et de leur coût de location ainsi que du service après-vente ;
 - GPL : constat de chute des ventes en raison d'un déficit d'image et des réticences à l'achat de la part des collectivités malgré un prix du carburant attractif ;
 - GNV : offre naissante avec l'arrivée de petits compresseurs sur le marché.
- Le même constat est fait pour les trois filières : il convient d'améliorer la mobilisation des réseaux automobiles en vente et en service après ventes.
- les grandes flottes publiques se sont peu mobilisées et n'ont pas atteint les programmes annoncés
 - le marché des flottes publiques VPE est restreint
 - 60 % de la flotte publique concerne les DDE et les forces de l'intérieur ;
 - ces flottes sont particulièrement concernées par les contraintes liées aux nécessités de service (sécurité, présence d'alimentation en zones rurales) ;
 - la taille critique pour l'achat est difficile à atteindre du fait de la déconcentration des services de l'Etat.
 - un surcoût difficilement finançable
 - il n'existe pas d'incitation financière spécifique sauf pour les collectivités ;
 - les surcoûts ne sont pas compatibles avec une gestion rationalisée des parcs ;
 - il est à noter que le Ministre en charge de l'Equipeement et des Transports avait mis au point un financement spécifique sur son propre budget. Ceci a permis de financer plusieurs centaines de ce type de véhicules dont les gestionnaires partagent les avantages et les inconvénients cités ci-dessus.

Travail restant à effectuer

Les constats précédents ont amené le groupe de travail à envisager des actions de promotion des achats publics de véhicules propres et économes, en accord avec la politique

gouvernementale de développement durable. Les pistes suivantes ont été évoquées sans que leur efficacité ou leur financement ne soit encore évalués :

- Agir sur l'offre
 - développer une gamme de véhicules adaptés aux usages des flottes publiques en prenant en compte les critères coût / efficacité, potentiel / développement durable ;
 - pour l'électrique, favoriser la mise sur le marché de véhicules à plus grande autonomie et diminuer significativement le coût de location des batteries : un nouveau type de véhicules électriques actuellement en développement devrait présenter une autonomie de l'ordre de 200 à 250 km soit près de deux fois celle des véhicules actuels ;
 - promouvoir les achats groupés en particulier en partenariat avec l'UGAP ;
 - mettre en place par les constructeurs et importateurs un réseau de vente et de service après vente adapté aux véhicules électriques et gaz.
- Mettre en œuvre des sites pilotes, sélectionnés sur la base d'une action déjà engagée par des collectivités, pour favoriser les effets d'entraînement et créer une nouvelle dynamique sur les filières véhicules électriques et gaz en fédérant les différents acteurs (collectivités, pouvoirs publics, constructeurs, distributeurs d'énergie, gestionnaires de flottes...). Pour cela les mesures suivantes sont envisagées :
 - maintenir les « 20 % de véhicules propres et économes » de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie ;
 - après redéfinition des caractéristiques d'un véhicule propre, créer un fonds ministériel d'aides aux véhicules propres et économes pour les administrations, envisager un malus pour les acquisitions des véhicules les plus polluants, concentrer les aides sur des pôles à taille significative ;
 - accélérer le renouvellement du parc en favorisant la destruction des véhicules les plus anciens et les plus émetteurs ;
 - publier les résultats pour mettre en avant les services et collectivités exemplaires ;
 - envisager des diagnostics de parcs pour optimiser l'utilisation des véhicules et effectuer les bons choix énergie/environnement ;
 - développer l'information sur l'offre de véhicules propres et économes et former les utilisateurs.

- Favoriser l'acquisition dans la politique d'achats publics de véhicules respectant Euro V par anticipation dès l'adoption de cette norme, actuellement prévue en 2005 ;
- Sensibiliser et former le personnel de l'Etat et des collectivités à la conduite économe.

Les propositions suivantes pourraient être adoptées dans des délais réduits :

- dans le cadre de la réduction du parc de véhicules de l'Etat, supprimer en priorité les véhicules de plus de 10 ans ;
- imposer l'équipement en filtre à particules de tout véhicule diesel neuf à une échéance à fixer avec les constructeurs ;
- imposer de ne pas dépasser une moyenne d'émission de 140 gCO₂/km pour les 80 % de véhicules non acquis dans le cadre des dispositifs de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (§ 1.5.3).

1.5.2 Evaluation de la politique d'achat publique en matière de véhicules propres

Thème, objectifs et modalités prévues initialement

La Loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 dite Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie introduit au code de l'environnement, en son article L.318-2, les prescriptions suivantes : « sous réserve des contraintes liées aux nécessités de service, l'Etat, les établissements publics, les entreprises nationales, pour leurs activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel, ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement une flotte de plus de 20 véhicules, acquièrent ou utilisent, lors du renouvellement de leur parc automobile, dans la proportion minimale de 20 %, des véhicules fonctionnant à l'énergie électrique, au gaz de pétrole liquéfié ou au gaz naturel. Cette mesure s'applique à l'ensemble des véhicules desdits parcs automobiles, à l'exception de ceux dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes. ».

Une première étude réalisée par l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie sur la politique d'achats publics en 2001 a montré le retard des organismes concernés par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie en matière d'achat de véhicules propres : sur un échantillon de 400 organismes, les véhicules propres ne représentaient que 10,9 % des acquisitions de véhicules légers en 2001.

Dans ce contexte, le plan « véhicules propres » a prévu l'élaboration d'une circulaire rappelant aux organismes concernés leurs obligations en matière d'achat de véhicules. Elle

devait par ailleurs permettre une évaluation et une publication annuelle des résultats dans le cadre de la semaine nationale du développement durable.

Organismes impliqués

Le Ministère de l'écologie et du développement durable est chargé de l'évaluation trimestrielle et de la publication annuelle des résultats dans le cadre de la semaine nationale du développement durable.

Etat d'avancement

L'impact de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie sur la politique d'achat public de véhicules propres doit être publié au rapport sur la stratégie nationale du développement durable.

Une étude statistique sur le taux d'équipement en véhicules propres des administrations, collectivités territoriales et entreprises publiques est en cours pour l'année 2004. Les résultats pourront être utilisés pour le rapport développement durable de 2005.

Le projet de circulaire a abouti à une réflexion sur l'élaboration d'un site Extranet permettant aux organismes concernés par les dispositions sus cités, de saisir annuellement les données les concernant en matière d'achat de véhicules propres, et ainsi de leur rappeler d'une part leurs obligations en matière d'achats de véhicules propres mais aussi de réaliser aisément l'évaluation.

Le site Extranet doit permettre d'une part de simplifier l'exploitation et l'analyse des données par un traitement informatique et automatique des résultats, et d'autre part de réitérer aisément l'étude, en invitant chaque année les organismes concernés à saisir sur le site Extranet les données les concernant pour l'année écoulée. Les résultats obtenus pourront ainsi être directement publiés dans le rapport annuel sur la stratégie nationale du développement durable.

Travail restant à effectuer

La **réalisation d'un outil informatique Extranet** pourrait être envisagée sur les crédits 2005 du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable.

1.5.3 Promouvoir les achats publics de véhicules à motorisation thermique essence/diesel moins émetteurs de CO₂

Thème, objectifs et modalités prévues initialement

Le plan véhicules propres prévoit, en dehors des dispositions de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie, qu'à partir de 2005, les organismes publics n'acquièrent que des véhicules dont les émissions de CO₂ ne dépassent pas 140 g/km.

Organismes impliqués

Le thème des émissions de CO₂ a été abordé dans le cadre du groupe de travail : promotion des achats publics, dont la première mission était l'incitation à l'acquisition de véhicules alternatifs.

Etat d'avancement

Les débats ont ainsi porté sur la possibilité d'imposer l'achat de véhicules dont les émissions sont inférieures à 140 gCO₂/km sur la base du guide publié par l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie.

Travail restant à effectuer

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie dans le cadre de la Directive "Car Labelling" publie chaque année une brochure sur les émissions de CO₂ des véhicules neufs avec la liste des voitures les moins émettrices. Il est proposé que, sur cette base actualisée et à l'exception de la flotte des véhicules utilitaires légers, les 80 % de véhicules de la flotte publique renouvelés n'appartenant pas au 20 % de véhicules propres présentent des émissions de CO₂ inférieures à 140 g/ km.

1.6 Modifier les comportements individuels à l'achat

1.6.1 Moduler la fiscalité des véhicules particuliers selon leurs émissions de CO₂

Thème, objectifs et modalités prévues initialement

L'objectif de cette mesure est d'introduire une modulation de la fiscalité applicable aux véhicules particuliers afin de mieux prendre en compte leurs émissions de CO₂. Il s'agit d'un dispositif étudié parallèlement dans le cadre du Plan véhicule propre et dans celui du Plan climat.

Etat d'avancement

Deux dispositifs ont été proposés par le groupe ad-hoc de la Commission Interministérielle pour les Véhicules Propres et Economes. Ces dispositifs, fiscalement équilibrés, visent à encourager les acheteurs des véhicules les moins émetteurs et à dissuader l'achat des véhicules à forte consommation énergétique.

Travail restant à effectuer

Une concertation nationale et européenne sera entreprise afin d'étudier la mise en place d'un système de Bonus-Malus fondé sur l'Etiquette Energie à l'achat des véhicules particuliers neufs. Deux groupes de travail parlementaires, au sein de l'Assemblée Nationale et du Sénat, seront prochainement créés sur ce thème.

1.6.2 Inciter les constructeurs automobiles à renforcer l'information des consommateurs sur les émissions de CO₂ des voitures neuves

Objectif prévu initialement

Le plan véhicules propres fixe comme objectif de « mobiliser les réseaux de vente d'automobiles pour lancer une campagne de sensibilisation des consommateurs et adopter un code de bonnes pratiques qui évite l'encouragement au gaspillage dans les publicités et définisse les modalités concrètes de l'information des consommateurs sur l'émission de gaz à effet de serre. »

Organismes impliqués

La Direction Générale de l'Industrie, des Technologies de l'Information et des Postes a été chargée de l'animation de ce groupe de travail. Les constructeurs français et importateurs d'automobiles ont été associés au groupe de travail.

Etat d'avancement

Les travaux ont porté sur deux axes :

- la climatisation automobile,
- la non incitation au gaspillage de carburant dans la publicité.

En ce qui concerne la climatisation automobile, les constructeurs et importateurs ont accepté **d'inclure une page précisant de manière concise et claire les règles de bon usage et d'entretien de la climatisation dans les notices** des nouveaux modèles de véhicules et lors

de la réédition de celles des véhicules antérieurs encore commercialisés. Cette page inclura un encart appelant l'attention des conducteurs sur la surconsommation de carburant engendrée par la climatisation qui entraîne une augmentation des émissions de polluants et de la production de gaz carbonique accroissant l'effet de serre.

Concernant la non incitation au gaspillage de carburant dans la publicité, les associations de constructeurs et d'importateurs adresseront un courrier au Ministre de l'écologie et du développement durable par lequel leurs membres reconnaissent et s'engagent à **respecter la recommandation du Bureau de Vérification de la Publicité sur le développement durable** de décembre 2003. Cette recommandation précise que « la publicité doit bannir toute évolution ou représentation de comportement contraire à la protection de l'environnement et à la préservation des ressources naturelles (gaspillage et/ou dégradation des ressources naturelles, pollution air/eau/sols, changements climatiques, etc...), sauf dans le cas où il s'agirait de le dénoncer. La publicité ne saurait inciter, directement ou indirectement, à des modes de consommation excessive ou au gaspillage d'énergie et ressources naturelles. Elle ne saurait suggérer ou cautionner des agissements manifestement inconséquents ou irresponsables ».

Travail restant à effectuer

Un courrier devrait être envoyé d'ici la fin de l'année 2004 au ministère de l'écologie et du développement durable de la part des constructeurs, ceux-ci s'engageant à respecter le code de développement durable du BVP.

1.7 Soutenir la recherche technologique et les expérimentations

Thème, objectifs et modalités prévues initialement

Les consultations menées à l'occasion de l'élaboration du plan ont mis en évidence la nécessité de disposer d'une cellule de coordination spécifique entre organismes de recherche et industriels qui supervise la mise en œuvre de la partie recherche du plan et en assure l'évolution. Les missions de cette cellule sont :

- d'assurer la mise en œuvre, le suivi, l'évaluation et l'adaptation du volet recherche du plan véhicule propre et économe en fonction des évolutions et des nouvelles opportunités du marché des transports

- d'assurer la cohérence des politiques publiques et l'adéquation des programmes publics de recherche avec les stratégies des industriels.

Les thèmes de recherche et budgets retenus sont :

- Moteurs, carburants dépollution :	11 M€
- Pile à combustible :	5,8 M€
- Réductions des consommations des auxiliaires :	1.8 M€
- Gestion et stockage de l'énergie électrique à bord des véhicules :	7,6M€
- Réduction du bruit :	4,8 M€
- Démonstrateurs :	7.5M€

Organismes impliqués

L'animation du groupe de travail créé au sein de la Commission Interministérielle pour les Véhicules Propres et Economes pour le suivi des politiques de recherche a été confiée au Ministère délégué à la Recherche. Il assure par ailleurs l'articulation entre ce groupe de travail, le PREDIT et le réseau PACo.

Etat d'avancement

La cellule de coordination de la recherche fonctionne selon un processus à plusieurs étapes. Elle s'appuie pour l'évaluation scientifique sur les réseaux de recherche PREDIT pour les transports et PACo pour la pile à combustible. La cellule fait la synthèse des projets labellisés par les réseaux et, sur la base de critères thématiques, d'opportunité et de disponibilité budgétaires du plan véhicules propres, propose une sélection au président de la CIVEPE qui la valide ; cette sélection est ensuite transmise à l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie pour instruction et financement. Conformément aux modalités contractuelles de délégation des crédits à l'ADEME, celle-ci rend compte à la cellule de l'utilisation des fonds du plan.

La gestion des fonds prévus dans le cadre du plan véhicules propres a été confiée à l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie. La distribution des fonds 2004 (20M€) du plan Véhicules propres permettra de soutenir les projets labellisés des réseaux.

Dans le cadre des travaux de la cellule de coordination recherche, un rapport intitulé « Prospective sur le véhicule propre et économe – Bilan des recherches académiques et

industrielles » a été établi et présenté en séance plénière. Il sera consultable sur les pages CIVEPE en cours d'élaboration sur le site Internet du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable.

Travail restant à effectuer

Le versement 2005 (20M€) des fonds prévus dans le cadre du plan véhicules propres sera l'occasion de sélectionner de nouveaux projets de recherche qui seront reçus dans le cadre des appels à propositions émis à cet effet.

Le groupe des constructeurs et équipementiers automobiles du PREDIT a rendu un travail de synthèse avec des priorités, qui devront être complétées par la participation des autres secteurs industriels du transport concernés. Les thèmes identifiés par ce groupe s'inscrivent dans les thématiques : moteurs, climatisation automobile, post traitement, hybride, carburants... **Une enquête est en cours actuellement auprès des autres secteurs de transport pour recueillir d'autres thématiques qui feront l'objet de l'appel à propositions.**

Un groupe de travail inter ministériel présidé par le directeur de la technologie prépare un plan d'action national sur les nouvelles technologies de l'énergie.

Sur le thème de l'hydrogène et des piles à combustible, en tirant profit du retour d'expérience du réseau PACo, ce plan propose avec les acteurs de la recherche publique et privée concernés, les axes stratégiques suivants : le système pile à combustible et son déploiement, le stockage embarqué d'hydrogène, l'électrolyse et autres procédés de production d'hydrogène à haute température, le transport et la distribution d'hydrogène.

1.8 Tableau résumant l'état d'avancement du plan véhicules propres

Thème	Mesures proposées	Etat d'avancement	Travail restant à effectuer
Encourager l'acquisition de véhicules électriques	Amortissement exceptionnel sur 12 mois	Incorporé au code général des impôts	Prorogation dans la loi de finances 2005
	Exonération de la « vignette »	Possibilité laissée au Conseils Généraux	
	Exonération de la « carte grise »	Possibilité laissée au Conseils Régionaux	
	Exonération de la TVA sur la consommation d'électricité	Incorporé au code général des impôts	
	Exonération de la taxe sur les véhicules de société	Incorporé au code général des impôts	
	Aides spécifiques à l'acquisition de véhicules électriques.	Instituées par décret	Prorogation pour 3 ans
	Exonération des VUL électriques de TP		Doit être incorporé au code général des impôts
	Opération exemplaire : 100 VUL électriques	En préparation par l'ADEME et EdF	Lancement de l'opération début 2005
Réduire l'impact du transport de marchandises par poids lourds	Equipement en FAP des poids lourds	Modalités de la mesure étudiées	Mesure devant être adoptée en conseil d'administration de l'ADEME avant fin 2004
	Modulation de la taxe à l'essieu	Mesure à l'étude	
	Promotion des poids lourds urbains	Modalités de la mesure étudiées	Mesure devant être adoptée en conseil d'administration de l'ADEME avant fin 2004
Accroître le développement de transports collectifs propres	Equipement en FAP de bus	Aide instituée : 854 bus bénéficiaires entre 01 et 04	Mesure à maintenir
	Acquisition de bus GNV	Aide instituée : + 700 bus bénéficiaires entre 96 et 03	Mesure à maintenir
	Lancement d'une ligne expérimentale de bus électriques et hybrides	Plus de 30 villes impliquées dans l'opération bus électriques	Bus électriques : prochaines étapes en préparation Bus hybride : mesure prévue en 2005
Vers un Etat exemplaire	Promotion des achats publics	Identification des freins au respect de la LAURE : propositions de mesures correctives	Maintien du taux de 20 % Etude des mesures proposées
	Evaluation de la politique d'achat	Publication des chiffres 2003 dans le rapport SNDD 2004	Elaboration d'un Extranet
	Promotion de véhicules peu émissifs	Identification des freins possibles	Nouvelle mesure à intégrer
Modifier les comportements individuels à l'achat	Modifier la fiscalité des VP selon leurs émissions de CO ₂	Propositions élaborées dans le cadre du groupe de travail	Mesure en discussion au niveau interministériel et européen
	Information des consommateurs	Engagements des constructeurs	Engagements à formaliser auprès du Ministre de l'écologie et du développement durable
Soutenir la recherche technologique	Affectation de 38,5 M€ supplémentaires dans le domaine des véhicules propres	Délégation de gestion de 40 M€ à l'ADEME Mise en place du processus de validation des projets	Sélection des projets pour les budgets 2004 et 2005

1.9 Tableau résumant les mesures financières et fiscales à prendre

Mesures à prendre dans le cadre de la loi de finances 2005	Mesures à prendre en conseil d'administration ADEME
Prorogation des aides spécifiques à l'acquisition de véhicules électriques	Aide financière à l'équipement en filtre à particules de poids lourds
Exonération de taxe professionnelle pour l'acquisition de véhicules utilitaires légers électriques	Aide financière à l'acquisition de poids lourds électriques
	Prorogation du dispositif d'incitation à l'équipement de bus d'ancienne génération en filtres à particules
	Prorogation de l'aide financière à l'acquisition de tricycles, quadricycles et petits véhicules utilitaires urbains à motorisation électrique

2 Réflexions et mesures autres que celles annoncées dans le plan véhicules propres

2.1 Initiatives prises par la CIVEPE

2.1.1 *Veille réglementaire et évolution des normes européennes*

« Conformément aux objectifs de la CIVEPE un groupe de suivi des évolutions réglementaires et travaux européens a été créé en janvier 2004 associant les représentants des directives des ministères en charge de ces travaux, les experts des laboratoires et organismes associés à ces travaux (UTAC, IFP, ADEME) et les représentants des constructeurs automobiles. A ce groupe de réflexion sont associés, en fonction des sujets traités, les autres experts et représentants professionnels concernés.

Les travaux du groupe portent essentiellement :

- sur le suivi des travaux préréglementaires au plan européen et international et l'échange des informations sur leur évolution ;
- sur l'enrichissement des apports nationaux et des argumentaires, établis de façon cohérente et concertée, pour les experts nationaux participant à ces travaux, de façon à y faire prévaloir les positions nationales décidées au plan interministériel.

Il convient d'indiquer que dans le domaine de la réglementation technique automobile la compétence est totalement communautaire, pour toutes les catégories de véhicules routiers, et qu'en conséquence les travaux de la CIVEPE sont largement tributaires du calendrier et des priorités définies par la Commission européenne et des négociations menées au sein du Conseil des Ministres Environnement pour codécision avec le Parlement européen.

On peut souligner en complément, les travaux techniques d'harmonisation mondiale, dans le cadre des Nations Unies à Genève qui, de façon très active, fournissent généralement la base des procédures techniques et méthodes d'essais préconisées par les directives européennes.

Dès les premières réunions du groupe les principaux travaux réglementaires en cours ont été examinés et notamment :

1 – la définition des futures normes d'émissions polluantes des véhicules légers (voitures et camionnettes) : EURO 5 applicables à l'horizon 2010 pour laquelle une proposition de la Commission européenne est attendue à brève échéance.

Les travaux complémentaires menés à Genève pour améliorer les méthodes de mesures des particules fines et évaluer les performances des filtres à particules sont aujourd'hui très avancés et devraient déboucher courant 2005, après essais, interlaboratoires, sur des propositions détaillées.

2 – La définition parallèle des futures normes applicables aux moteurs équipant les véhicules utilitaires (EURO 6 applicable après les normes EURO 5 précédemment décidées et applicables en 2008) interviendra dans une seconde étape.

Toutefois les travaux techniques menés à Bruxelles pour apporter les compléments aux normes EURO 5 (durabilité, diagnostic embarqué...) devraient déboucher dès fin 2004 sur des propositions réglementaires. Parallèlement les travaux menés à Genève portent sur l'harmonisation mondiale des cycles et procédures d'essais.

3 - La mise en œuvre de la stratégie de réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières est dans sa phase active :

- Pour le suivi à Bruxelles de la réalisation de l'objectif 140g/km en 2008 ;
- Pour la réalisation du système de surveillance harmonisé des émissions moyennes de CO₂ des véhicules neufs ;
- Pour l'application de la directive « Etiquetage et publicité des émissions de CO₂ des voitures particulières. »

Ces travaux s'inscrivent de façon continue dans un cycle d'évolution réglementaire, relancé à Bruxelles au milieu des années 80 et visant à sévérer progressivement, pour

toutes les catégories de véhicules, les normes d'émissions polluantes compte tenu des exigences en matière de protection de l'environnement, des nouvelles technologies disponibles et de l'impact économique des décisions réglementaires.

En sus de ces travaux prioritaires les travaux concernant :

- la réglementation technique des véhicules hybrides à Genève ;
- la réduction des émissions de HFC des climatisations automobiles à Bruxelles ;
- sont aujourd'hui très avancés et devraient déboucher en 2005.

Pour l'ensemble de ces travaux la participation des experts français tant à Bruxelles qu'à Genève est très active et a permis d'accélérer les travaux techniques concernant notamment les procédures d'essais et de proposer les solutions administratives fiables et efficaces pour la réception des véhicules.

Les réflexions à venir du groupe devraient porter notamment sur :

- la définition des normes d'émissions EURO 6 des moteurs des poids lourds ;
- l'évolution des procédures de réception des poids lourds (Durabilité, diagnostic embarqué, contrôle en service, harmonisation mondiale des cycles, émissions hors cycles...) ;
- l'évolution des normes d'émissions des cyclomoteurs et motocycles, incluant les travaux d'harmonisation mondiale des cycles d'essais ;
- Les normes applicables aux véhicules à gaz (GPL, GNV), mono ou bicarburation incluant l'applicabilité pour la réception de type des véhicules et pour le post équipement ;
- L'examen des procédures de post équipement des dispositifs de type filtres à particules pour les véhicules utilitaires. »

2.1.2 *Réflexions sur les carburants alternatifs*

La Commission Interministérielle pour les Véhicules Propres et Economes a organisé le 5 juillet 2004 au Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable une réunion d'information des différentes administrations sur les carburants alternatifs. 20 personnes représentant 8 ministères ou organismes ont assisté à des présentations sur les biocarburants réalisées par le centre de recherche Valagro et l'ADEME, le gaz de pétrole liquéfié par le CFBP et le gaz naturel véhicule par l'AFGNV. Deux représentants de grands utilisateurs (RATP et CONNEX Bordeaux) ont par ailleurs présenté les enseignements tirés de l'utilisation quotidienne de matériels roulants utilisant des carburants alternatifs et indiqué leurs attentes.

2.1.3 Enseignements tirés de l'utilisation de véhicules propres par les grands utilisateurs

Thème

L'Etat a soutenu les constructeurs automobiles, leurs équipementiers et les distributeurs d'énergie dans leur décision dans les années 1990 d'initier la mise à disposition de véhicules alternatifs :GNV et GPL et énergie électrique, par un soutien à la R&D et aux nouveaux services de mobilité urbaine, par la mise en place d'un dispositif de mesures financières, fiscales et réglementaires. Cette intervention de l'Etat vient soutenir les actions entreprises par les collectivités locales et territoriales engagées dans une politique de déplacements propres, économes et apaisés. Elle mobilise les opérateurs de service comme La Poste et Edf d'une part et les transporteurs publics d'autre part. Elle facilite l'équipement de véhicules propres par les entreprises qui exercent les activités en ville.

Aujourd'hui, les utilisateurs de grandes flottes de véhicules propres sont en mesure de fournir un retour d'expérience à l'Etat et aux industriels du secteur sur la réalité des performances de ces solutions en usage réel.

Organismes impliqués

Des responsables de collectivités locales (communauté urbaine de Bordeaux, Ville de Paris, Communauté d'agglomération de La Rochelle), des opérateurs nationaux de service (La Poste, EdF), et des exploitants de transports publics (RATP , CONNEX Bordeaux, Régie des transports de La Rochelle) ont fait part de leurs expériences au cours des travaux de la Commission. Une réunion spécifique d'échange d'expériences entre grands utilisateurs, industriels et administrations s'est tenue le mardi 7 septembre 2004.

Conclusions

Les grands utilisateurs ont présenté les principaux avantages de l'utilisation de véhicules à motorisation électrique :

- pour le conducteur : intérêt du confort de conduite et de l'image liée à la modernité
- pour le gestionnaire de parc : constat de la réduction du nombre d'accidents, et donc d'immobilisation de véhicules, ainsi que de réduction des coûts de gestion
- pour les riverains et la ville : moins de nuisance sonore et de pollution directe
- limitation des émissions de gaz à effet de serre et de la dépendance énergétique.

Parallèlement, ils ont soulevé des inconvénients similaires à ceux identifiés par le groupe de travail sur la promotion des achats publics de véhicules propres.

Ils ont de plus soulevé les problèmes suivants :

- Pour les véhicules à moteur thermique :
 - la fiabilité des moteurs utilisant des énergies alternatives s'est révélée problématique lors du passage d'Euro II à Euro III
 - la qualité des carburants fossiles suivant les fournisseurs est sujette à variation,
 - les garanties "constructeurs" pour tous les bus ne sont pas acquises lors de l'utilisation du diester 30%.
- Pour les véhicules à motorisation électrique : les délais de maintenance trop importants

Suggestions

Les grands utilisateurs participants à cette réunion d'échange ont souhaité indiquer l'importance des éléments suivants :

- la nécessité de penser "système" pour chacune des filières (matériel roulant + logistique de fonctionnement et de maintenance),
- la motivation du constructeur à développer dans la durée la filière,
- l'adaptation des organes à la filière et non le « simple détournement » d'autres filières

Ils ont par ailleurs indiqué l'intérêt de différencier les "véhicules longs courriers" des "véhicules courts courriers" permettant une architecture du véhicule optimisée en fonction de la mission. Cette différenciation sera étudiée dans le cadre du groupe de travail "définition véhicules propres".

véhicules propres

Thème, objectifs et modalités prévus initialement

Afin de favoriser la recherche dans le domaine des véhicules propres et d'optimiser les fertilisations croisées entre recherches publiques et privées, il a été envisagé la création d'une fondation de recherche sur le thème du véhicule propre.

Organismes impliqués

Le Ministère de la Recherche et des Nouvelles Technologies a organisé avec l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie plusieurs réunions sur ce thème. Les acteurs industriels des transports ont participé activement à ce groupe de travail.

Etat d'avancement

Les réunions de concertations avec les industriels ont permis de recenser des besoins effectifs en terme de transfert de technologie recherche publique / recherche privée. Dans l'état actuel de la législation française sur les fondations, pour les industriels du secteur, ce type de structure présente quelques inconvénients, notamment en terme de propriété intellectuelle. Pour les recherches pré compétitives les réseaux technologiques existants répondent déjà bien aux attentes des acteurs industriels.

Travail restant à effectuer

Il n'est pas exclu que les industriels participent à une fondation avec des objectifs à long terme. Les thèmes relatifs aux véhicules propres pourraient s'inscrire dans le cadre de travaux menés au sein d'une Fondation Climat. Parmi les sujets sur le long terme liés aux deux sujets, le thème des carburants issus de la biomasse figure parmi les projets fédérateurs qui seraient susceptibles de mobiliser les industriels de l'automobile et les pétroliers.

2.2 Création d'un site Internet.

Afin d'informer le public et les différents organismes concernés des avancées du plan « véhicules propres » et de faire connaître les travaux de la Commission Interministérielle pour les Véhicules Propres et Economes, différents éléments seront mis sur des pages dédiées à la Commission Interministérielle pour les Véhicules Propres et Economes au sein du site Internet du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable à l'automne 2004. Dans un

premier temps, le plan « véhicules propres » et un état des différentes filières technologiques à juin 2003 seront consultables. Il est ensuite prévu d'y publier les comptes rendus des différentes réunions plénières et le présent rapport. Des liens vers d'autres sites Internet comme celui de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie et du PREDIT seront par ailleurs intégrés.

2.3 Nouveaux axes de travail

Les travaux menés au sein des groupes de travail ont amené à identifier de nouvelles solutions de déplacement et de transport davantage respectueuses de l'environnement.

Il convient d'investiguer avant tout le réel intérêt environnemental de ces solutions au sein de groupes de travail spécifiques où administrations et industriels seront représentés. Le cas échéant, ces groupes seront chargés de faire évoluer la réglementation, de donner les moyens de recherche et développement, et d'inciter les industriels, les transformateurs et les producteurs à s'impliquer dans le domaine identifié.

Trois pistes sont envisagées :

- les biocarburants comme moyen efficace de limitation des émissions de gaz à effet de serre. L'annonce faite par le Premier Ministre le 7 septembre 2004 de la construction de 4 nouvelles usines de production de biocarburants d'une capacité totale de 800 000 tonnes portant le potentiel français à 1.25 Mt en 2007, confirme l'intérêt du gouvernement pour les carburants issus de la biomasse ;
- les modes de livraison urbaine alternatifs en lien avec les expériences des grands utilisateurs ;
- les véhicules hybrides notamment suite aux demandes des grands utilisateurs de flottes de véhicules propres et dans le cadre de la multiplication de véhicules de ce type (Toyota Prius).

Par ailleurs, les véhicules propres sont aujourd'hui définis par la technologie de motorisation et non par les caractéristiques en termes de consommation énergétique et d'émissions atmosphériques du véhicule. De nouvelles technologies de véhicules étant en cours de développement, il apparaît nécessaire de redéfinir la notion de véhicules propres afin de l'adapter au marché futur.

3 **Conclusion**

Ce premier rapport de la Commission Interministérielle pour les Véhicules Propres et Economes dresse le bilan après 9 mois de travaux. Il met en avant un certain nombre de mesures, essentiellement fiscales.

Dans le domaine de l'incitation au développement du marché des véhicules propres, deux types de mesures sont entrés en vigueur :

- les incitations financières et fiscales visant à favoriser l'acquisition par les particuliers, les entreprises et les collectivités territoriales de véhicules propres : aides à l'acquisition, crédit d'impôt, exonération totale ou partielle de taxes ;
- l'affectation de 40 M€ supplémentaires en 2004 et 2005 à la recherche spécifique aux véhicules propres et économes. Ce budget permettra de développer de nouveaux modes de transports plus respectueux de l'environnement.

D'autres mesures sont quant à elle à l'étude, au niveau interministériel ou européen ou doivent faire l'objet d'une intégration dans la loi de finances 2005 ou d'une décision du conseil d'administration de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie. Certaines d'entre elles ont déjà été présentée dans le cadre du Plan Climat présenté par le Ministre de l'Ecologie et du Développement Durable en juillet 2004.

De nouveaux axes de travail ont été dessinés, suite aux travaux des groupes de réflexion ou dans le cadre d'annonces gouvernementales. Ils seront à l'origine au cours des prochains mois de la création de groupes de travail ad-hoc chargés d'envisager et d'étudier les modalités de mise en oeuvre de mesures destinées à limiter encore davantage l'impact environnemental du secteur des transports.