Convention Citoyenne pour le Climat

LES PROPOSITIONS
de la Convention Citoyenne pour le Climat

Thématique
SE DÉPLACER

Juin 2020

Sommaire

LE CONSTAT ET L'AMBITION **4**

Famille A

MODIFIER L'UTILISATION DE LA VOITURE INDIVIDUELLE EN SORTANT DE L'USAGE DE LA VOITURE EN SOLO ET EN PROPOSANT DES SOLUTIONS ALTERNATIVES

Objectif SD-A1 : Développer les autres modes de transport que la voiture individuelle 7

Objectif SD-A2 : Aménager les voies publiques pour permettre de nouvelles habitudes de déplacement 16

Objectif SD-A3 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre sur les autoroutes et voies rapides 27

Objectif SD-A4 : Créer les conditions d'un retour fort à l'usage du train au-delà des voies à grande vitesse 32

Famille B

RÉDUIRE ET OPTIMISER LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN PERMETTANT UN TRANSFERT MODAL VERS LE FERROVIAIRE OU LE FLUVIAL

Objectif SD-B1 : Réduire la circulation des poids lourds émetteurs de gaz à effet de serre sur de longues distances, en permettant un report modal vers le ferroviaire ou le fluvial 41

Objectif SD-B2 : Réduire à zéro les émissions des navires lors de leurs opérations dans les ports (embarquement de passagers ou de marchandises) 51

Famille C

AIDER À LA TRANSITION VERS UN PARC PLUS PROPRE, EN RÉGLEMENTANT LES VÉHICULES

Objectif SD-C1 : Agir sur la réglementation et aider à la transition vers un parc véhicules propres 57

Famille D

AGIR AU NIVEAU LOCAL AVEC LES ENTREPRISES ET LES ADMINISTRATIONS POUR MIEUX ORGANISER LES DÉPLACEMENTS

Objectif SD-D1 : Impliquer les entreprises et les administrations pour penser et mieux organiser les déplacements de leurs salariés ou agents 79

Objectif SD-D2 : Mettre en place un portail unique permettant d'avoir toutes les informations sur les dispositifs et moyens de transports sur un territoire 86

Objectif SD-D3 : Inclure des citoyens dans la gouvernance des mobilités au niveau local comme au niveau national 91

FAMILLE E

LIMITER LES EFFETS NÉFASTES DU TRANSPORT AÉRIEN

Objectif SD-E : Limiter les effets néfastes du transport aérien 96

Comment lire ce document ?

Les propositions des membres de la Convention sont rangés en **famille d'objectifs**, qui comprennent un ou plusieurs **objectifs**, eux-mêmes constitués de **propositions**.

FAMILLE D'OBJECTIFS :

Ce pictogramme indique que l'ensemble de la famille d'objectifs est soumis à référendum.

OBJECTIF :

Ce pictogramme indique l'impact de l'objectif sur les réductions d'émission de gaz à effet de serre. Il fonctionne sur une échelle de 1 étoile à 3 étoiles : une étoile pour une faible réduction d'émissions et trois étoiles pour des réductions d'émissions très significatives. Certains objectifs n'ont pu être évalués et sont indiqués comme "Non évaluable".
(Cette évaluation a été opérée par des membres du groupe d'appui, en raisonnant pour chacun des cinq thématiques de la Convention).

PROPOSITION :

Ce pictogramme indique que cette proposition a été transcrite par le Comité légistique.

TRANSCRIPTION LÉGISTIQUE :

Le ~~noir barré~~ concerne les parties de textes existant qui devraient être supprimées.

Les parties en **rouge gras** correspondent aux textes qu'il y aurait lieu de créer ou mots à ajouter dans les textes existants.

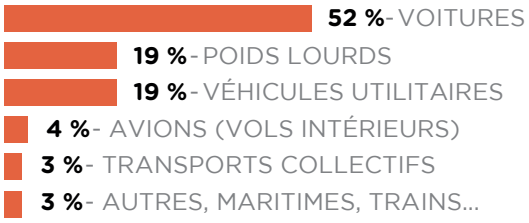
Le constat et l'ambition

Les déplacements des personnes et le transport de marchandises tels qu'ils sont organisés et effectués aujourd'hui représentent plus de 30% des émissions de gaz à effet de serre en France. Ce total est partagé entre les voitures (52 % du total), les poids lourds (19 %), les véhicules utilitaires (19 %) et les vols intérieurs (4 %). À ce jour, nous ne sommes pas sur la bonne trajectoire pour atteindre une réduction d'au moins 40 % des émissions d'ici 2030 : le rapport annuel 2019 du Haut Conseil pour le Climat soulignait que ce secteur a « accumulé des retards importants par rapport à la trajectoire SNBC ». Mais on sait que la mobilisation des « gilets jaunes » a été initiée par une réaction à une hausse de la taxe carbone couplée à une hausse du cours du pétrole, ressentie par une partie de la population française comme injuste socialement. On se souvient également de la sensibilité du secteur du transport de marchandises lors de l'épisode des bonnets rouges, en 2013.

Quel poids de chaque secteur dans nos émissions ?

31 %
Transports

De quelles activités proviennent ces émissions ?



Il est crucial d'agir pour changer individuellement et collectivement nos comportements, de modifier la manière dont les transports de marchandises sont organisés, et d'agir sur les véhicules et les territoires pour atteindre les objectifs de réduction de CO_2. Il nous faut agir sur les comportements, les technologies et sur l'organisation des territoires.

Ce changement nécessaire est global, car il touche potentiellement toute la population française et tous les acteurs socio-économiques du pays et tous ceux qui le traversent (transporteurs, touristes). Nous avons, au cours de nos échanges et travaux, acquis la certitude que ce changement est possible et souhaitable : en accompagnant la transition pour utiliser les transports autrement, en les combinant, en réaménageant le territoire pour permettre cette évolution, nous pourrons mieux nous déplacer et transporter autrement les marchandises (et parfois moins), tout en garantissant une justice sociale.

Nous tirerons de nombreux bénéfices de cette évolution : pour le climat, mais aussi pour la santé, les liens sociaux et la vitalité des territoires où nous vivons. Pour nous, dès aujourd'hui – certaines propositions peuvent avoir un impact très rapidement, d'autres plutôt en milieu de décennie, et d'autres au-delà. Notre intérêt, et celui des générations futures, sont que ces changements aient lieu rapidement et sans complaisance, en les rendant possibles socialement, avec les propositions de soutien, d'interdiction et d'accompagnement adaptées.

C'est pourquoi, nous proposons une pluralité d'actions, qui touchent les principales causes des émissions de CO_2, au travers de 5 familles d'objectifs :

- **A** – Modifier l'utilisation de la voiture individuelle, en sortant de l'usage de la voiture en solo et en proposant des solutions alternatives au modèle dominant (voiture thermique et autosolisme) ;

➜ **B** – Réduire et optimiser le transport routier de marchandises en permettant un transfert modal vers le ferroviaire et le fluvial ;

➜ **C** – Aider à la transition vers un parc de véhicules plus propres, en réglementant les véhicules déclarés aptes à circuler et en accélérant la mutation par rapport à ce qui est prévu aujourd'hui ;

➜ **D** – Agir au niveau local avec les entreprises et les administrations pour organiser mieux les déplacements ;

➜ **E** – Limiter les effets néfastes du transport aérien.

Nous sommes conscients que déjà beaucoup d'actions sont engagées à l'échelle individuelle, professionnelle, locale, régionale, nationale ou européenne. D'autres actions sont plutôt de l'ordre de l'encouragement ou sont en préparation. L'examen attentif des propositions en cours nous a permis de mettre en évidence le besoin d'aller rapidement plus loin, de systématiser certaines propositions, de passer du possible au certain pour d'autres, et de passer d'un champ d'application aujourd'hui limité à une application systématique pour d'autres encore, sans avoir peur d'avoir un impact rapide et de changer les pratiques et comportements.

En matière de lutte contre le changement climatique, nous n'avons pas le temps d'attendre : chaque année compte. Et ce que nous proposons pourra avoir des effets déjà dans quelques années, et au plus tard au milieu de la décennie.

Famille A

MODIFIER L'UTILISATION DE LA VOITURE INDIVIDUELLE EN SORTANT DE L'USAGE DE LA VOITURE EN SOLO ET EN PROPOSANT DES SOLUTIONS ALTERNATIVES

Se déplacer -Objectif A1

DÉVELOPPER LES AUTRES MODES DE TRANSPORT QUE LA VOITURE INDIVIDUELLE

Impact gaz à effet de serre :

★ ★ / ★ ★ ★

L'impact de ces propositions sera maximisé si les infrastructures de mobilité bas-carbone sont développées en parallèle et la circulation des voitures indificuelles est découragée (cf. SD-A2).

Résultat du vote :

Nombre d'inscrits : 150
Nombre de votants : 146
Nombre d'abstentions : 4
Nombre de suffrages exprimés : 140
OUI : 96,4 %
NON : 3,6 %
Pourcentage de votes blancs sur le nombre de votants : 4,1 %

PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DE L'OBJECTIF

Les émissions de gaz à effet de serre dues au déplacement en voiture individuelle sont majeures (plus de la moitié des émissions dues aux transports, 16 % du total des émissions territoriales ; 70 % des 23 millions de salariés habitant et travaillant en France utilisent leur voiture pour les trajets domicile-travail).

Face à ce constat, notre ambition est de développer massivement les autres modes de transport que la voiture individuelle, qui sont moins émetteurs de gaz à effet de serre.

Pour ce faire, nous proposons de :

TL **PROPOSITION SD-A1.1** : Inciter à utiliser des moyens de transports doux ou partagés, notamment pour les trajets domicile-travail, en généralisant et en améliorant le forfait mobilité durable, prévue par la récente loi d'orientation des mobilités

TL **PROPOSITION SD-A1.2** : Réduire les incitations à l'utilisation de la voiture en réformant le système d'indemnité kilométrique de l'impôt sur le revenu

PROPOSITION SD-A1.3 : Inciter à utiliser des moyens de transports doux ou partagés

PRÉSENTATION DÉTAILLÉE DE L'OBJECTIF

Nous voulons que d'ici 2030, la voiture individuelle ne soit plus le mode de transport privilégié pour les trajets domicile-travail.

Dans de nombreux cas, d'autres modes de transport que la voiture individuelle en solo peuvent être développés pour les trajets du quotidien : les transports en commun bien sûr, mais aussi le vélo, le vélo électrique, le covoiturage...

La loi d'orientation des mobilités (dite loi LOM), promulguée le 24 décembre 2019, prévoit des dispositifs dans ce sens mais il est possible d'aller plus loin.

Dans cette perspective, nous proposons de :

- ➜ Inciter à utiliser des moyens de transports doux ou partagés, notamment pour les trajets domicile-travail, en généralisant et en améliorant le forfait mobilité durable, prévu par la récente loi LOM ;
- ➜ Réduire les incitations à l'utilisation de la voiture, en réformant le système d'indemnité kilométrique de l'impôt sur le revenu, qui avantage aujourd'hui les voitures puissantes ;
- ➜ Inciter les jeunes à utiliser des moyens de mobilité douce. Afin d'encourager à prendre le vélo dès le plus jeune âge, nous proposons de créer un système de prêt de vélos basé sur le modèle du prêt des livres scolaires.

(TL) PROPOSITION SD-A1.1 : INCITER À UTILISER DES MOYENS DE TRANSPORTS DOUX OU PARTAGÉS, NOTAMMENT POUR LES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL, EN GÉNÉRALISANT ET EN AMÉLIORANT LE FORFAIT MOBILITÉ DURABLE, PRÉVU PAR LA RÉCENTE LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

La loi d'orientation des mobilités (LOM), adoptée à la fin de l'année 2019, instaure une prime de mobilité durable, qui bénéficie aux salariés du secteur privé effectuant tout ou partie de leur trajet domicile-travail à vélo ou par le biais du covoiturage et des transports en commun. Elle est aujourd'hui facultative pour l'employeur et plafonnée à 400€ par an.

Ainsi, cette proposition a pour but d'inciter à utiliser des moyens de transport doux ou partagés, notamment pour les trajets domicile-travail, en généralisant et en améliorant le forfait mobilité durable, prévu par cette loi.

Concrètement, nous proposons :

- ➜ Aussi vite que possible, de prendre les décrets d'application nécessaires pour rendre effective cette prime (notamment pour les agents publics : depuis la session 5 de la Convention citoyenne, le Conseil de défense écologique a permis d'avancer sur ce sujet[1]) ;
- ➜ De généraliser la prime de mobilité durable à toutes les entreprises de plus de 11 salariés (seuil CSE), permettant le recours au covoiturage et aux mobilités douces ;
- ➜ D'augmenter cette prime à 500€ par an (contre 400€ aujourd'hui), avec possibilité de l'étendre (jusqu'à 1800€) dans des conditions particulières (zone rurale, précarité) ;
- ➜ D'assurer une application équivalente pour les salariés du secteur public (engagement de l'État sur une prime à 200€ à ce jour).

Concrètement, la généralisation de cette prime et son augmentation représentent un coût pour les entreprises (et les administrations). Elle peut être utilement compensée par un crédit d'impôt ou une aide pour les petites entreprises qui ne pourront pas absorber facilement ce surcoût.

Juridiquement, la mise en œuvre de cette proposition suppose de modifier la loi LOM.

1. https://www.elysee.fr/emmanuel-macron/2020/02/12/conseil-de-defense-ecologique-et-conseil-des-ministres-du-12-fevrier-2020

PROPOSITION SD-A1.2 : RÉDUIRE LES INCITATIONS À L'UTILISATION DE LA VOITURE EN RÉFORMANT LE SYSTÈME D'INDEMNITÉ KILOMÉTRIQUE DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

Aujourd'hui, les personnes utilisant une voiture privée pour se rendre sur leur lieu de travail bénéficient d'une indemnité kilométrique. Cet avantage fiscal (qui permet de déduire de l'impôt sur le revenu, ses frais de carburant dédiés aux déplacements professionnels) représente un montant significatif (environ 2 milliards d'euros) et encourage l'utilisation de la voiture.

Actuellement, cette indemnité kilométrique dépend de deux facteurs : la distance parcourue et la puissance du moteur du véhicule. Plus une voiture est puissante, plus l'indemnité est importante. Autrement dit : le barème actuel des indemnités kilométriques fournit une aide plus importante aux véhicules puissants, et donc plus émetteurs. Cette disposition est donc en contradiction avec les objectifs environnementaux. Elle constitue en outre un enjeu important pour les finances publiques, puisque les frais kilométriques représentent une dépense de plus de 1 milliard d'euros chaque année dans le budget de l'État.

L'objectif de cette proposition est d'uniformiser le barème, afin qu'il ne soit plus indexé sur la puissance du véhicule pour mettre les véhicules peu puissants (et donc moins polluants) sur un pied d'égalité avec les véhicules polluants. Nous proposons donc d'indexer l'indemnité kilométrique sur les émissions de CO_2 de la voiture. Plus la voiture émet, moins l'indemnité sera haute.

Un barème d'harmonisation possible est proposé.

Situation actuelle :

Pour les voitures

Puissance administrative	Jusqu'à 5 000 km	De 5 001 km à 20 000 km	Au-delà de 20 000 km
3 CV et moins	d x 0,451	(d x 0,270) + 209	d x 0,315
4 CV	d x 0,518	(d x 0,291) + 1 136	d x 0,349
5 CV	d x 0,543	(d x 0,305) + 1 188	d x 0,364
6 CV	d x 0,568	(d x 0,32) + 1 244	d x 0,382
7 CV et plus	d x 0,595	(d x 0,337) + 1 288	d x 0,401

Pour les motos

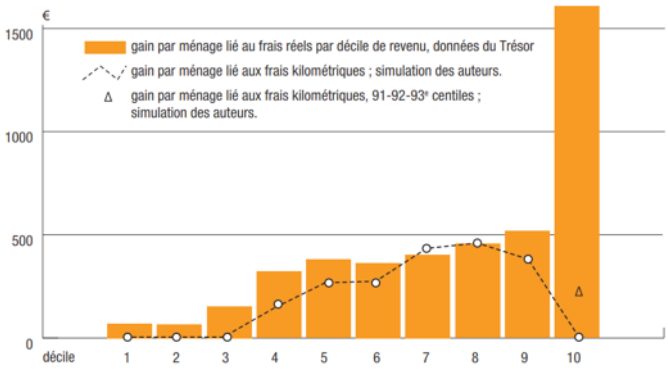
Puissance fiscale	d <= 3 000 km	de 3 001 à 6 000 km	d >= 6 001 km
1 ou 2 CV	d x 0,338	(d x 0,084) + 760	d x 0,211
3, 4, 5 CV	d x 0,4	(d x 0,070) + 989	d x 0,235
> 5 CV	d x 0,518	(d x 0,067) + 1 351	d x 0,292

Pour les vélomoteurs et scooters

d < ou = 2 000 km	de 2 001 à 5 000 km	d > ou = 5 001 km
d x 0,269	(d x 0,063) + 412	d x 0,146

Actuellement, les frais kilométriques bénéficient essentiellement aux déciles intermédiaires (cf. la ligne en pointillés sur le graphique ci-dessous).

Figure 1. Gain annuel moyen par ménage déclarant les frais réels, par décile de niveau de vie



Source : IDDRI, « Les frais réels » : une niche fiscale anti-écologique ?

<u>Proposition pour 2020 et au-delà</u> :

Pour les voitures

Jusqu'à 5 000 km	De 5 001 km à 20 000 km	Au-delà de 20 000 km
d x 0,451	(d x 0,270) + 209	d x 0,315

Pour les motos

d <= 3 000 km	de 3 001 à 6 000 km	d >= 6 001 km
d x 0,338	(d x 0,084) + 760	d x 0,211

Pour les vélomoteurs et scooters

d < ou = 2 000 km	de 2 001 à 5 000 km	d > ou = 5 001 km
d x 0,269	(d x 0,063) + 412	d x 0,146

D'autres pays ont également réfléchi récemment à ce type de pistes comme la Grande-Bretagne[2].

Afin de réunir les conditions d'acceptabilité et de justice sociale de cette mesure, nous proposons de :

- ➜ Lier ce dispositif à la proposition de bonus/malus (voir plus *infra*) pour faciliter la transition vers des véhicules moins émetteurs ;
- ➜ Assurer qu'il existera bien une exception pour les familles nombreuses (à partir de 3 enfants) qui ont besoin d'une voiture plus grande ;
- ➜ Développer une offre de transport public adaptée à la densité de population des différents territoires. En effet, un certain nombre de personnes utilisent leur voiture car elles n'ont pas d'autres solutions de transport. Le niveau de service de transport public est très hétérogène suivant les territoires et un développement national est nécessaire avec des véhicules adaptés à la demande (en fonction des usages : déplacement moyenne distance domicile-travail, déplacements occasionnels pour les vacances, en famille, avec des charges/bagages importants, accessibles à des personnes en situation de handicap, etc.).

Pour rendre faisable cette proposition, il suffit de faire évoluer le code général des impôts (CGI) et notamment son article 83. Un arrêté fixe annuellement les modalités de calcul et sera également à modifier (Arrêté du 11 mars 2019 qui fixe le barème forfaitaire permettant l'évaluation des frais de

2. « *All new cars provided to employees and available for private use that are first registered from 6 April 2020 will be taxed according to the CO_2 emissions figure, measured under the Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure system* » : https://www.gov.uk/government/publications/taxable-benefits-and-rules-for-measuring-carbon-dioxide-emissions

déplacement relatifs à l'utilisation d'un véhicule par les bénéficiaires de traitements et salaires optant pour le régime des frais réels déductibles).

AVIS ALTERNATIF

Nous souhaitons maintenir un barème moyen identique pour tous, correspondant aux 5CV (et non un barème minimum correspondant à 3CV identique pour tous) pour l'indemnité km des véhicules.

4 soutiens : Samyr A, Hugues-Olivier B, Pascal B et Yolande

PROPOSITION SD-A1.3 : INCITER À UTILISER DES MOYENS DE TRANSPORTS DOUX OU PARTAGÉS

Afin d'encourager tout un chacun à prendre le vélo dès le plus jeune âge, nous proposons de créer un système de prêt de vélo, basé sur le modèle du prêt de livres scolaires :

➜ L'idée est vraiment d'ancrer les mobilités douces comme une « habitude » chez les jeunes générations ;

➜ Les élèves (leurs parents, et si besoin une bourse) déposeraient un chèque de caution en échange d'un vélo et de l'équipement de sécurité (gilet / casque) ;

➜ Ce système serait géré par les collèges et lycées (et/ou donc les collectivités territoriales, respectivement Conseils départementaux et régionaux) ;

➜ Une filière de réparation pourrait être développée, notamment via des associations ou des entreprises d'insertion et/ou des lycées professionnels ou des réparateurs déjà présents sur le territoire ;

➜ En complément, les collectivités territoriales pourraient également établir des dispositifs de prêt de vélos pour leurs citoyens.

***

Nous sommes conscients que ces propositions auront un impact sur les employeurs et notamment les plus petits, dans les zones dans lesquelles l'offre de transport en commun ou les infrastructures de mobilités douces sont moins développées.

Cela nécessite, pour que l'objectif soit atteint, que l'État, les collectivités territoriales, les individus et le secteur privé prennent les mesures suivantes :

➜ **Pour l'État :**
- Faire évoluer des textes :
  - Issus de la loi LOM ;
  - Barème des indemnités kilométriques (code général des impôts (CGI) et notamment son article 83, et l'arrêté qui fixe annuellement les modalités de calcul sera également à modifier (Arrêté du 11 mars 2019 qui fixe 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)).
- Un engagement de l'État employeur à appliquer et augmenter le forfait mobilité durable pour ses agents.

➜ **Pour l'État ou les collectivités territoriales :**
- Le financement du système de prêts de vélos (achat, entretien et gestion du parc).

➜ **Pour les entreprises** :
- Appliquer les nouvelles règlementations adoptées (avec compensation de l'État à prévoir dans un premier temps pour les plus petites entreprises).

PROPOSITION SD-A1.1 : INCITER À UTILISER DES MOYENS DE TRANSPORTS DOUX OU PARTAGÉS, NOTAMMENT POUR LES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL, EN GÉNÉRALISANT ET EN AMÉLIORANT LE FORFAIT MOBILITÉ DURABLE, PRÉVU PAR LA RÉCENTE LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

POINTS D'ATTENTION

La lecture des travaux du groupe a laissé persister un doute sur l'ambition de la proposition.

S'agit-il :

➔ **d'obliger l'employeur à prendre en charge les frais de carburant, les frais engagés par les salariés** se déplaçant entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail avec leur cycle ou cycle à pédalage assisté personnel ou en tant que conducteur ou passager en covoiturage, ou en transports publics de personnes à l'exception des frais d'abonnement mentionnés à l'article L. 3261-2 ? (Proposition 1)

➔ ou seulement de **modifier le montant de l'exonération** liée au forfait mobilité (Proposition 2) ?

Dans le doute, les deux intentions ont fait l'objet d'une transcription juridique qui correspondent aux propositions 1 et 2.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Proposition 1 -Rendre obligatoire la prise en charge des frais de déplacement, hors abonnement (déjà obligatoire) :

➔ **Salariés du secteur privé : Modification des articles L3261-3-1 et L3261-4 du code du travail.**

Article L3261-3-1 du Code du travail est ainsi modifié :

L'employeur ~~peut~~ **doit** prendre en charge, dans les conditions prévues pour les frais de carburant à l'article L. 3261-4, tout ou partie des frais engagés par ses salariés se déplaçant entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail avec leur cycle ou cycle à pédalage assisté personnel ou en tant que conducteur ou passager en covoiturage, ou en transports publics de personnes à l'exception des frais d'abonnement mentionnés à l'article L. 3261-2, ou à l'aide d'autres services de mobilité partagée définis par décret sous la forme d'un " forfait mobilités durables " dont les modalités sont fixées par décret.

Article L3261-4 du Code du travail est ainsi modifié :

Le montant, les modalités et les critères d'attribution de la prise en charge des frais mentionnés aux articles L. 3261-3 et L. 3261-3-1 sont déterminés par accord d'entreprise ou par accord interentreprises, et à défaut par accord de branche. À défaut d'accord, la prise en charge de ces frais est mise en œuvre par décision unilatérale de l'employeur, après consultation du comité social et économique, s'il existe.

[Le montant de la prise en charge des frais ne peut être inférieur à XX euros ou à X % du coût total supporté par le salarié].

➔ **Agents du secteur public : Modification de l'article 1 du décret n° 2010-676 du 21 juin 2010 instituant une prise en charge partielle du prix des titres d'abonnement correspondant aux déplacements effectués par les agents publics entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail**

Article 1 du décret est ainsi modifié :

En application des articles L. 3261-2 et L. 3261-3-1 du Code du travail, les fonctionnaires relevant de la loi du 13 juillet 1983 susvisée, les autres personnels civils de l'État, des collectivités territoriales, de leurs établissements publics administratifs, des établissements mentionnés à l'article 2 de la loi du 9 janvier 1986 susvisée, les agents publics des groupements d'intérêt public ainsi que les magistrats et les militaires bénéficient, dans les conditions prévues au présent décret, de la prise en charge **totale ou** partielle du prix des titres d'abonnement correspondant aux déplacements effectués au moyen de transports publics de voyageurs, de services publics de location de vélos entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, **des frais de carburant exposés en tant que conducteur ou passager en covoiturage, dans les conditions prévues pour les frais de carburant à l'article L. 3261-4 du code de travail, ou d'autres services de mobilité partagée définis par décret.**

Proposition 2 - Augmenter le montant et le champ d'application de l'exonération fiscale liée à la prise en charge des frais de déplacement : modification du b du 19° ter de l'article 81 du code général des impôts :

Le b du 19° ter de l'article 81 du code général des impôts est ainsi rédigé :

Sont exonérés de l'impôt : (...)

19° ter a. L'avantage résultant de la prise en charge obligatoire par l'employeur, **par l'administration employeur** du prix des titres d'abonnement souscrits par les salariés pour les déplacements effectués au moyen de transports publics de voyageurs ou de services publics de location de vélos entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, conformément à l'article L. 3261-2 du Code du travail ;

b. L'avantage résultant de la prise en charge par l'employeur, **par l'administration employeur** des frais de carburant ou des frais exposés pour l'alimentation de véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hydrogène engagés par les salariés dans les conditions prévues à l'article L. 3261-3 du Code du travail et des frais mentionnés à l'article L. 3261-3-1 du même code, dans la limite globale de ~~400 euros par an~~ **500 € par an**, dont 200 € au maximum pour les frais de carburant. Lorsque la prise en charge des frais de transport personnels engagés par les salariés est cumulée avec la prise en charge prévue à l'article L. 3261-2 dudit code, l'avantage résultant de ces deux prises en charge ne peut dépasser le montant maximum entre ~~400 €~~ **500 €** par an et le montant de l'avantage mentionné au a du présent 19° ter.

PROPOSITION SD-A1.2 : RÉDUIRE LES INCITATIONS À L'UTILISATION DE LA VOITURE, EN RÉFORMANT LE SYSTÈME D'INDEMNITÉ KILOMÉTRIQUE DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

POINTS D'ATTENTION

Le GT se déplacer n'a pas tranché entre deux options :

- ➔ un seul barème unique harmonisé (proposé ci-dessous permettant de ne plus favoriser les grosses cylindrées mais uniquement la distance)
- ➔ une taxation sur les émissions de CO_2 (également proposée par le groupe d'appui)

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

1/ Modifier l'article 83 du code général des impôts :

"Lorsque les bénéficiaires de traitements et salaires optent pour le régime des frais réels, l'évaluation des 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 **unique** fixé par arrêté du ministre chargé du budget en fonction ~~de la puissance administrative du véhicule, retenue dans la limite maximale de sept chevaux du type de motorisation du véhicule~~ et de la distance annuelle parcourue".

2/ Modifier l'arrêté annuel 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 en supprimant la puissance fiscale des véhicules.

A l'article 1 insérer les tableaux suivants :

Les trois tableaux de l'article 6 B de l'annexe IV au code général des impôts sont respectivement remplacés par trois tableaux ainsi rédigés :

TARIF APPLICABLE AUX AUTOMOBILES			
~~Puissance administrative~~	Jusqu'à 5 000 km	De 5 001 à 20 000 km	Au-delà de 20 000 km
~~3 CV et moins~~	~~d * 0,456~~	~~(d * 0,273) + 915~~	~~d * 0,318~~
~~4 CV~~	~~d * 0,523~~	~~(d * 0,294) + 1147~~	~~d * 0,352~~
~~5 CV~~	~~d * 0,548~~	~~(d * 0,308) + 1200~~	~~d * 0,368~~
~~6 CV~~	~~d * 0,574~~	~~(d * 0,323) + 1256~~	~~d * 0,386~~
~~7 CV et plus~~	~~d * 0,601~~	~~(d * 0,34) + 1301~~	~~d * 0,405~~
d représente la distance parcourue en kilomètres			

TARIF APPLICABLE AUX AUTOMOBILES

Jusqu'à 5 000 km	De 5 001 à 20 000 km	Au-delà de 20 000 km
d x 0,451	**(d x 0,270) + 209**	**d x 0,315**

TARIF APPLICABLE AUX MOTOCYCLETTES			
~~Puissance administrative~~	Jusqu'à 3 000 km	De 3 001 à 6 000 km	Au-delà de 6 000 km
~~1 ou 2 CV~~	~~d * 0,341~~	~~(d * 0,085) + 768~~	~~d * 0,213~~
~~3,4,5 CV~~	~~d * 0,404~~	~~(d * 0,071) + 999~~	~~d * 0,237~~
~~plus de 5 CV~~	~~d * 0,523~~	~~(d * 0,068) + 1365~~	~~d * 0,295~~
d représente la distance parcourue en kilomètres			

TARIF APPLICABLE AUX MOTOCYCLETTES

Jusqu'à 3 000 km	De 3 001 à 6 000 km	Au-delà de 6 000 km
d x 0,338	**(d x 0,084) + 760**	**d x 0,211**

TARIF APPLICABLE AUX CYCLOMOTEURS		
~~Jusqu'à 3 000 km~~	~~De 3 001 à 6 000 km~~	~~Au-delà de 6 000 km~~
~~d * 0,272~~	~~(d * 0,064) + 416~~	~~d * 0,147~~
d représente la distance parcourue en kilomètres		

TARIF APPLICABLE AUX CYCLOMOTEURS

Jusqu'à 2 000 km	de 2 001 à 5 000 km	Au-delà de 5 000 km
d x 0,269	**(d x 0,063) + 412**	**d x 0,146**

Se déplacer -Objectif A2

AMÉNAGER LES VOIES PUBLIQUES POUR PERMETTRE DE NOUVELLES HABITUDES DE DÉPLACEMENT

Impact gaz à effet de serre :

★ ★ / ★ ★ ★

Les aménagements d'infrastructures peuvent avoir un effet important sur les émissions, particulièrement si elles sont réalisées en lien avec les incitations de SD A1. L'interdiction progressive des véhicules en centre-ville peut avoir un effet limité sur les émissions à court terme, mais cet effet peut devenir important à long terme, au fur et à mesure que les zones d'interdiction s'étendent, et en contribuant à changer le rapport à la voiture en ville.

Résultat du vote :

Nombre d'inscrits : 150
Nombre de votants : 148
Nombre d'abstentions : 2
Nombre de suffrages exprimés : 145
OUI : 98,6 %
NON : 1,4 %
Pourcentage de votes blancs sur le nombre de votants : 2 %

PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DE L'OBJECTIF

Notre ambition est de rendre possible l'alternative à la voiture individuelle en solo chaque fois que cela est possible, ce qui implique des aménagements, des investissements et des évolutions réglementaires.

S'il n'existe pas d'aménagement pour les autres moyens de transport, nous ne parviendrons pas à changer les habitudes. Nous avons encore des marges très importantes de progrès dans ce domaine.

Pour ce faire, nous proposons de :

- TL **PROPOSITION SD-A2.1** : Créer des parkings relais
- TL **PROPOSITION SD-A2.2** : Interdire les centres villes pour les véhicules les plus émetteurs de gaz à effet de serre
- TL **PROPOSITION SD-A2.3** : Augmenter les montants du Fonds Vélo de 50 à 200 millions d'euros par an pour financer des pistes cyclables
- TL **PROPOSITION SD-A2.4** : Généraliser les aménagements de voies réservées aux véhicules partagés et aux transports collectifs sur les autoroutes et voies rapides

PRÉSENTATION DÉTAILLÉE DE L'OBJECTIF

Nous voulons que d'ici 2030, l'espace public soit adapté à d'autres usages que celui de la voiture individuelle.

Les aménagements ont un impact important sur nos comportements et faciliter les mobilités moins émettrices de CO_2 est un enjeu majeur.

Pour cela, nous proposons d'agir à différents niveaux :

D'abord, nous proposons deux actions complémentaires pour « désinciter » l'accès aux centres-villes pour les véhicules les plus émetteurs de gaz à effet de serre :

- ➜ Créer des parkings relais dont le ticket permet un accès aux transports publics en centre-ville ;
- ➜ Interdire l'accès aux centres-villes pour les véhicules les plus polluants (polluants locaux) à court terme, en se basant sur les réglementations existantes, puis dans un second temps, avant 2030, en s'appuyant sur le niveau d'émission de gaz à effet de serre des véhicules.

Il est possible de réduire la place des véhicules en centres-villes, comme l'ont montré de nombreuses collectivités (Strasbourg, Madrid, Oslo…). Pourtant, les véhicules restent très présents dans la majorité des centres-villes, ce qui contribue aux émissions de CO_2 et aux émissions de polluants locaux très nocifs pour la santé humaine. La justice européenne a d'ailleurs jugé que la France a dépassé « de manière systématique et persistante » depuis 2010, le seuil limite dans l'air de dioxyde d'azote, alors que ce gaz est responsable chaque année de 7 500 décès prématurés en France.

Ensuite, il s'agit de rendre possible le développement d'alternatives à la voiture, en investissant dans les infrastructures de mobilité douce. Nous proposons d'augmenter le montant du Fonds Vélo de 50 à 200 millions d'euros par an pour financer des pistes cyclables.

Enfin, nous souhaitons encourager le covoiturage et les transports en commun en généralisant les aménagements de voies réservées aux véhicules partagés et aux transports collectifs sur les autoroutes et voies rapides notamment sur les « pénétrantes » du périurbain vers les centres pour réduire les temps de déplacement et permettre des trajets directs.

TL PROPOSITION SD-A2.1 : CRÉER DES PARKINGS RELAIS

Cette proposition vise à créer des parkings relais pour permettre aux personnes de déposer leur véhicule à la lisière du centre-ville :

- ➜ Pour chaque zone limitée ou interdite, en fonction de la taille de la ville, 1 à 4 (chiffre indicatif) parkings relais minimum devront être prévus et financés, avec une connexion au réseau de transport public. Ces infrastructures doivent être anticipées et financées sans attendre afin d'offrir de réelles alternatives aux citoyens ;
- ➜ Ces parkings relais devront être installés près des transports en commun pour en faire des points multimodaux. Pour éviter l'artificialisation des sols, les parkings à étages végétalisés seront privilégiés chaque fois que possible ;
- ➜ Ces parkings relais donnent droit pour les utilisateurs à un ticket utilisable dans les transports publics en centre-ville ;
- ➜ Un appui de l'État pour financer ces infrastructures, en complément des collectivités, est préconisé par le groupe ;
- ➜ Ces parkings relais existent déjà dans certaines villes : à Strasbourg, 10 parkings permettent de stationner son véhicule pour la journée et de bénéficier d'un aller-retour en tramway ou en bus pour l'ensemble des passagers du véhicule (dans la limite de 7 personnes voyageant ensemble) avec un tarif à la journée autour de 4 euros ; à Aix-en-Provence, ces parkings relais

ont également été aménagés et donnent accès aux bus de la ville ; à Dublin, 7 parkings relais proposent au total 2 200 places de stationnement et un système innovant de paiement : « *pay by text, by phone or online* » ayant pour objectif d'augmenter la fréquentation.

Cette proposition ne peut pour le moment s'appliquer aux départements d'outre-mer. Les réseaux de transports en commun et le manque de foncier ne permettent pas la construction de parking relais. Une réflexion pour une mise en place sur le long terme est possible, il faudra cependant réfléchir à des modalités de mise en œuvre et de financement.

TL PROPOSITION SD-A2.2 : INTERDIRE LES CENTRES VILLES POUR LES VÉHICULES LES PLUS ÉMETTEURS DE GAZ À EFFET DE SERRE

L'objectif de cette proposition est de limiter les véhicules les plus émetteurs de gaz à effet de serre dans les centres-villes. Elle permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre, tout en améliorant la santé des habitants car tous les véhicules émettent des polluants locaux (particules fines liées à la combustion et aux pneus, oxyde d'azote, etc.). Elle se justifie également par le fait que les centres-villes peuvent développer les transports en commun et les mobilités alternatives (vélo, trottinette, marche, etc.) pour limiter l'usage de la voiture.

Cette proposition est pensée par le groupe en deux temps : à court terme, agir sur les véhicules émetteurs de polluants locaux, en s'appuyant sur la réglementation existante ; à plus long terme, interdire les centres-villes aux véhicules fortement émetteurs de CO_2.

➜ À court terme, interdire l'accès aux centres-villes pour les véhicules les plus polluants en se basant sur les réglementations existantes (c'est-à-dire en étendant les zones de faible émission (ZFE) et en les rendant obligatoires) :

- En cas de non-respect des valeurs limites annuelles fixées par la réglementation européenne pour les polluants locaux (c'est-à-dire pour n'importe lequel des polluants inclus dans la norme Euro sur les véhicules), le maire d'une ville doit s'engager à mettre en place dès l'année suivante, des mesures structurantes pour réduire ses émissions, en augmentant l'accessibilité aux alternatives (transports en commun et mobilités actives) et en désincitant l'usage des véhicules particuliers, de société ou de livraison, notamment les plus polluants. Cette proposition est applicable dès les textes adoptés.

➜ D'ici 2030, mettre en place une exclusion des véhicules les plus émetteurs de CO_2 dans les centres-villes. Cette exclusion concernera *a minima* les véhicules émettant plus de 110g de CO_2/km, ou un seuil plus faible si cela est jugé pertinent.

En parallèle, des moyens seront mis à la disposition des collectivités pour encourager la création de parkings relais et d'innovations permettant d'améliorer l'offre de transports alternatifs à la voiture et de réduire les émissions liées aux transports. Ce mécanisme pourra notamment passer par un financement accru des appels à projets innovants, afin de financer les projets des collectivités territoriales, et, de développer massivement des transports en commun pour qu'ils soient attractifs et plus nombreux aussi bien à la campagne qu'en ville. La prise en charge financière pourrait être faite par l'État. La collectivité territoriale pourrait financer selon son choix la gratuité ou non pour les usagers.

Des exemptions pourront être prévues de manière transitoire pour les professionnels (artisans) et des cas spécifiques (personnes en situation de handicap, ambulances, etc.).

La très récente décision de la cour d'appel d'Angleterre, qui a jugé illégal le projet de construction d'une 3ème piste de l'aéroport londonien d'Heathrow, faute de prise en compte des engagements climatiques du Royaume-Uni, peut ouvrir une piste complémentaire.

NB : À Madrid, seuls les véhicules à faible émission sont autorisés dans le centre-ville depuis 2018. La zone concernée couvre 472 hectares[1]. Il doit être précisé que la mesure a été critiquée lors de sa mise en œuvre ; mais quelques années plus tard, lorsqu'une nouvelle équipe municipale a proposé de revenir en arrière, des protestations des habitants de Madrid ont été organisées afin de maintenir l'interdiction des voitures[2].

À Oslo, quasiment aucune voiture ne circule dans le centre-ville, 700 places de parking ont été remplacées par des pistes cyclables. Des exceptions concernent les véhicules d'urgence, les véhicules de livraison à des horaires définis, et les véhicules des personnes à mobilité réduite. Le changement a été effectué sur environ 3 ans[3].

TL PROPOSITION SD-A2.3 : AUGMENTER LE MONTANT DU FONDS VÉLO DE 50 À 200 MILLIONS D'EUROS PAR AN POUR FINANCER DES PISTES CYCLABLES

En France, la part du vélo dans les déplacements des Français a chuté de presque 8 points entre 1970 (10 %) et aujourd'hui (2,7 %).

D'après l'enquête nationale transport et déplacement (2008), tous types urbains confondus, de l'espace à dominante rurale jusqu'à Paris intra-muros, les déplacements pour des activités étant à des distances inférieures à 5km, représentent 44 % des déplacements en moyenne, avec un maximum de 57 % et un minimum de 31 % suivant le type urbain. Un vélo électrique peut aisément rouler à 20 km/h, ce qui permet de réaliser un déplacement de 5 km en 15 min.

Le gouvernement a établi en 2018 un plan vélo, repris dans la loi LOM. Ce plan vélo a notamment mis en place la création d'un fonds où l'État verse 50 millions d'euros par an pour financer des infrastructures avec les collectivités (mais le Conseil d'orientation des infrastructures avait estimé les besoins à 88 millions d'euros par an). Le budget de 50 millions d'euros par an équivaut à 0,7 euros par habitant et par an, auxquels s'ajoutent 7,70 euros par habitant par les collectivités locales. Ce montant est à comparer aux 27 euros de dépenses qui sont allouées au vélo au Danemark et aux Pays-Bas (source : Shift Project, 2018 ; WWF France, 2018). Si on souhaitait passer à 30 euros par habitant, il faudrait augmenter le montant de ce fonds.
L'objectif est de donner l'habitude du vélo pour encourager cette mobilité douce, en augmentant les dotations de l'État pour les infrastructures de vélo de 50 à 200 millions d'euros par an (montant demandé par la FUB, Fédération des usagers de la bicyclette).

Cette aide devrait également être utilisée pour développer des pistes cyclables en zone rurale. Une possibilité serait de réserver un montant de l'enveloppe aux zones rurales (entre 25 % et 33 % sur des parcours sur lesquels un flux quotidien à vélo pourrait être possible).

Au-delà des infrastructures, qui sont le cœur de son objectif, ce fonds pourrait également soutenir les dispositifs d'aide à l'achat de vélo électrique.

TL PROPOSITION SD-A2.4 : GÉNÉRALISER LES AMÉNAGEMENTS DE VOIES RÉSERVÉES AUX VÉHICULES PARTAGÉS ET AUX TRANSPORTS COLLECTIFS SUR LES AUTOROUTES ET VOIES RAPIDES

Cette proposition vient encourager le covoiturage et les transports en commun en généralisant les aménagements de voies réservées aux véhicules partagés (à partir de 2 ou 3 voyageurs par véhicule) et aux transports collectifs sur les autoroutes et voies rapides notamment sur les « pénétrantes » du périurbain vers les centres, pour réduire les temps de déplacement et permettre des trajets directs.

1. Sources : https://www.theguardian.com/cities/2018/nov/30/its-the-only-way-forward-madrid-bans-polluting-vehicles-from-city-centre ; https://www.francetvinfo.fr/economie/automobile/essence/environnement-madrid-bannit-les-voitures-polluantes_3079545.html
2. Source : https://www.bbc.com/news/world-europe-48886405
3. https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13319592-1553857948/Content/Politics%20and%20administration/City%20development/Car%20free%20city/The%20Car-free%20Livability%20Programme%202019.pdf

Les voies dédiées aux véhicules à occupation multiple ont été expérimentées dans plusieurs pays et, en France, dans plusieurs villes comme Grenoble. En Ile-de-France, la proposition d'utiliser les bandes d'arrêt d'urgence pour le co-voiturage a été formulée par l'exécutif régional mais se heurte notamment à des difficultés de mise en place de la vidéoverbalisation sur cette voie[4].

Ces dispositifs pourraient faire l'objet d'une expérimentation plus large avec le soutien de l'État sur les 10 plus grandes aires urbaines de France, avec une évaluation des impacts.

Globalement, il conviendrait d'augmenter les dotations de l'État envers les collectivités territoriales pour développer les transports en commun.

NB : il ne s'agit pas de financer de nouvelles infrastructures mais de les utiliser autrement (à tout moment ou sur des horaires particuliers, et sur des itinéraires identifiés).

***

Nous sommes conscients que ces propositions auront un impact sur les acteurs suivants au sein de la société :

- ➜ Pour l'interdiction des centres-villes : les habitants et les visiteurs réguliers (salariés notamment), mais aussi l'ensemble des professions (commerçants, livreurs) qui se trouvent dans l'obligation de se déplacer quotidiennement dans ces zones :
  - Il conviendra de prévoir des exemptions pour les professionnels puis une interdiction progressive, en compensation des aides destinées au renouvellement du parc de véhicules.
- ➜ Pour le développement du vélo : les autres usagers de l'espace public, notamment les automobilistes qui devront s'habituer à partager la route ;
- ➜ Pour les aménagements de voies réservées : les autres usagers de ces routes et particulièrement les utilisateurs de voitures individuelles, qui circulent seuls dans leur véhicule.

Cela nécessite, pour que l'objectif soit atteint, que l'État, les collectivités, les individus et le secteur privé prennent les mesures suivantes :

- ➜ **Par l'État :**
  - Faire évoluer la réglementation (sur les ZFE) ;
  - Faire un investissement financier plus fort (dans le cadre du fonds vélo et de la dotation aux collectivités territoriales).

- ➜ **Par les collectivités territoriales :**
  - Appliquer la réglementation (ZFE) et aller au-delà ;
  - S'inscrire dans la dynamique en contribuant au financement des aménagements propices aux mobilités alternatives en complément des aides de l'État.

4. http://www.leparisien.fr/info-paris-ile-de-france-oise/transports/grand-paris-les-voies-reservees-au-covoiturage-c-est-pour-quand-10-07-2019-8114088.php

PROPOSITION SD-A2.1 : CRÉER DES PARKINGS RELAIS

POINTS D'ATTENTION

La notion de ville moyenne n'est pas une notion juridique. Le comité légistique propose de lever cette difficulté en définissant le champ d'application de la proposition à partir des agglomérations couvertes par l'obligation d'élaborer un plan de mobilité (Proposition 1).

Les travaux du groupe ne permettent pas d'identifier des techniques de calcul du nombre de places de stationnement qui devraient être créées au titre de cet objectif. Par conséquent, la proposition demeure assez abstraite (Proposition 1).

Pour assurer une plus grande efficacité du dispositif, le comité légistique propose de reconnaître au maire une nouvelle compétence au titre de ses pouvoirs de police pour lui permettre de réserver le stationnement sur la voie publique aux utilisateurs des transports publics. Cette possibilité serait une autre transcription possible de l'objectif poursuivi par le groupe (Proposition 2).

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Proposition 1 – Affirmer l'objectif de développement des parkings relais en modifiant l'article L1214-4 du code des transports :

"Le plan de mobilité délimite les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, ou à l'intérieur desquels les documents d'urbanisme fixent un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation.

Il ~~précise~~ **assure**, en fonction, ~~notamment~~ **principalement**, de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments, les limites des obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et les minima des obligations de stationnement pour les véhicules non motorisés. **Le nombre et la localisation des places de stationnement doivent être cohérents avec la desserte du territoire en transports publics réguliers de personnes**".

Proposition 2 – Renforcer les pouvoirs de police de la circulation du maire en lui permettant de réserver certains stationnements aux utilisateurs des transports publics réguliers de personne.

Compléter l'article L. 2213-3 du code général des collectivités territoriales :

"Le maire peut, par arrêté motivé : (...)

3° Réserver des stationnements sur ces mêmes voies aux usagers des transports publics de personnes, à titre permanent ou provisoire, pour favoriser l'usage des transports publics réguliers de personnes sur l'agglomération".

PROPOSITION SD-A2.2 : INTERDIRE LES CENTRES VILLES POUR LES VÉHICULES LES PLUS ÉMETTEURS DE GAZ À EFFET DE SERRE

POINTS D'ATTENTION

→ Les travaux du groupe n'ont pas précisé les stratégies d'extension de l'obligation de création de zones à faible émission.

Toutefois, le comité légistique suggère deux stratégies, qui peuvent se combiner :

- substituer à l'exigence de régularité du dépassement des seuils une règle moins exigeante (la répétition ou un nombre de fois à déterminer) - proposition 1

- étendre les agglomérations concernées par l'obligation d'établir un Plan de Protection de l'atmosphère (PPA), qui détermine lui-même le champ d'application de l'obligation d'établir une Zone à Faible Émission (ZFE) - proposition 2

En revanche, la généralisation du dispositif des zones à faible émission à l'ensemble des agglomérations même non concernées par la pollution atmosphérique est frappée d'une incohérence au regard du dispositif existant qui ne cible que les agglomérations dans lesquelles des dépassements des seuils de qualité de l'air se produisent. Les motifs qui conditionnent la création de ces zones tiennent justement au dépassement de ces seuils. Faire autrement suppose

de créer un autre dispositif juridique fondé sur des motifs distincts.

➔ L'interdiction de la circulation des véhicules les plus émetteurs dans les agglomérations mérite également quelques précisions.

Tout d'abord, le centre-ville ne fait pas l'objet d'une définition juridique. Aussi, pour réaliser l'intention des membres, le comité légistique s'est appuyé sur la notion d'agglomération, sans préciser de seuils en nombre d'habitants, cette hypothèse n'ayant pas été envisagée par le groupe.

Ensuite, pour qu'un tel dispositif voit le jour, il serait nécessaire d'identifier au préalable les critères au regard desquels seraient mesurées les émissions de CO_2 d'une part ainsi que les catégories de véhicules dont la circulation serait interdite d'autre part. N'ayant pas identifié dans les travaux du groupe de telles propositions, le comité légistique propose un dispositif qui permettrait de dépasser ces silences afin d'atteindre l'objectif du groupe de travail (Proposition 3)

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

➔ Pour l'extension, dans un premier temps, du champ d'application des zones à faible émission :

Proposition 1 – Substituer à l'exigence de régularité une règle de seuil moins exigeante :

Modifier l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales :

" I. – Pour lutter contre la pollution atmosphérique, des zones à faibles émissions mobilité peuvent être créées dans les agglomérations et dans les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère est adopté, en cours d'élaboration ou en cours de révision en application de l'article L. 222-4 du code de l'environnement, par le maire ou par le président d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation, sur tout ou partie du territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale.

L'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité est obligatoire avant le 31 décembre 2020 lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du même code ne sont, au regard de critères définis par voie réglementaire, pas respectées de manière ~~régulière~~ **répétée ou au moins ou plus de X fois par semestre/trimestre/an**, sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent.

À compter du 1er janvier 2021, l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité est également obligatoire, dans un délai de deux ans, lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées au même article L. 221-1 ne sont pas respectées ~~de manière régulière~~ **au moins ou plus de X fois/semestre/trimestre/an** ou de manière répétée, au regard de critères définis par voie réglementaire, sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent et que les transports terrestres sont à l'origine d'une part prépondérante des dépassements."

Proposition 2 – Étendre les agglomérations concernées par l'obligation d'établir un PPA :

- Modifier l'article L. 222-4 du code de l'environnement :

Dans toutes les agglomérations de plus de ~~250.000 habitants~~ **de de 100.000 habitants**, ainsi que dans les zones où, dans des conditions précisées par décret en Conseil d'État, les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 ou, le cas échéant, les normes spécifiques mentionnées au 2° du I de l'article L. 222-1, applicables aux plans de protection de l'atmosphère ne sont pas respectées ou risquent de ne pas l'être, le préfet élabore un plan de protection de l'atmosphère, compatible avec les orientations du plan régional pour la qualité de l'air s'il existe et, à compter de son adoption, avec les orientations du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie.

Ou

– Abroger l'article R. 222-13-1 du code de l'environnement (décret en Conseil d'État).

Cette disposition prévoit la possibilité pour des zones où la pollution serait prévenue par un autre moyen plus efficace de ne pas élaborer un plan de protection de l'atmosphère. Supprimer cette exception permettrait d'étendre le champ d'application du plan de protection de l'atmosphère et donc par ricochet de l'obligation d'établir une zone à faibles émissions.

Proposition 3 – Pour interdire à terme la circulation des véhicules les plus émetteurs de gaz à effet de serre dans les agglomérations, plusieurs modifications sont nécessaires :

- Compléter l'article L. 1214-1 du code des transports relatif au plan de mobilité :

Le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins

de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Le plan de mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. **À ce titre, à l'issue de l'évaluation prévue à l'article L1214-8-1 du même code, il quantifie les objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre liées au transport sur son territoire.**

Créer un nouvel article L. 2213-4-1-1 dans la première section « Police de la circulation et du stationnement » du Chapitre III du Titre premier du code général des collectivités territoriales :

" I – Pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre imputées au transport terrestre conformément aux objectifs fixés dans le plan de mobilité, les zones à faibles émissions mobilité doivent, à partir du 1er janvier 2030, interdire la circulation des véhicules dont le volume d'émission est supérieur au seuil fixé par le pouvoir réglementaire. Les catégories de véhicules concernés sont déterminées par le pouvoir réglementaire.

II. Le projet de modification de l'arrêté établissant la zone à faibles émissions mobilités, fait l'objet d'une participation dans les conditions fixées au III de l'article L. 2212-4.

III – Lorsque l'agglomération n'est pas couverte par une zone à faibles émissions mobilité, le titulaire du pouvoir de police de la circulation doit, par un arrêté motivé, réglementer la circulation des véhicules en vue de réduire, conformément aux objectifs fixés par le plan de mobilité, les émissions de gaz à effet de serre imputées au transport terrestre.

IV – Le projet d'arrêté accompagné d'une étude présentant l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices environnementaux attendus de leur mise en œuvre, notamment en termes de réduction des gaz à effet de serre sont mis à la disposition du public dans les conditions prévues à l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement et soumis pour avis, par l'autorité compétente, aux autorités organisatrices de la mobilité dans les zones et dans leurs abords, aux conseils municipaux des communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées. À l'expiration d'un délai fixé par le décret prévu au V du présent article, cet avis est réputé favorable.

V. – L'autorité compétente pour prendre l'arrêté en évalue de façon régulière, au moins tous les trois ans, l'efficacité des mesures au regard des bénéfices attendus et peut le modifier en suivant la procédure prévue au IV du présent article.

VI. Les volumes d'émission de gaz à effet de serre des véhicules sont définis à partir des règles arrêtées [dans XXXXX]. Les catégories de véhicules concernés sont arrêtées par le pouvoir réglementaire".

Proposition SD A2.2.1 : Réduire la vitesse maximum autorisée à 30km/h en agglomération

POINTS D'ATTENTION

Le comité légistique signale qu'un abaissement national de la vitesse en agglomération conduirait à limiter la faculté aujourd'hui reconnue aux autorités locales de moduler la vitesse en agglomération en fonction de circonstances locales particulières. En toute hypothèse, il faudra prévoir la suppression des zones 30.

Par ailleurs, l'exception prévue pour les sections de route où les accès des riverains et les traversées des piétons sont en nombre limité et sont protégés par des dispositifs appropriés ou pour le périphérique parisien n'a pas été envisagée. Le comité légistique propose de la maintenir.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE :

- Modifier L'article R. 413-3 du code de la route :

"En agglomération, la vitesse des véhicules est limitée à ~~50~~ **30** km/ h.

Toutefois, cette limite peut être relevée à 70 km/ h sur les sections de route où les accès des riverains et les traversées des piétons sont en nombre limité et sont protégés par des dispositifs appropriés. La décision est prise par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation, après consultation des autorités gestionnaires de la voie et, s'il s'agit d'une route à grande circulation, après avis conforme du préfet.

Sur le boulevard périphérique de Paris, cette limite est fixée à 70 km/h".

- Supprimer l'article R. 411-4 du code de la route.

PROPOSITION SD-A2.3 : AUGMENTER LES MONTANTS DU FONDS VÉLO DE 50 À 200 MILLIONS D'€ PAR AN POUR FINANCER DES PISTES CYCLABLES

POINTS D'ATTENTION

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités prévoit : « *Priorité n° 4. - Développer l'usage des mobilités les moins polluantes et partagées au quotidien pour une meilleure qualité de vie / […] A cet effet, l'Etat prévoit plusieurs appels à projets qui, avec les appels à projets dont la mise en œuvre est en cours, permettront d'atteindre environ 1,1 Md€ engagés d'ici à 2025 pour accompagner les autorités organisatrices dans les mutations des mobilités du quotidien. Trois thématiques sont identifiées, auxquelles seront affectées les enveloppes suivantes : / […] - 350 M€ pour soutenir les modes actifs, notamment le vélo et la marche à pied.* »

Les crédits budgétaires du plan vélo sont gérés par le MTES.

La proposition souhaitée par les membres impliquerait de multiplier par 4 les montants annuels dédiés au fonds vélo.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Dans la loi de finances, cela prendrait la forme de la multiplication par 4 de l'actuel crédit budgétaire.

Pour mémoire, un article dispose dans chaque loi de finances : « *Il est ouvert aux ministres, pour 20XX, au titre du budget général, des autorisations d'engagement et des crédits de paiement s'élevant, respectivement, aux montants de XX € et de XX €, conformément à la répartition par mission donnée à l'état B annexé à la présente loi.* »

Cet état B est un tableau mentionnant les crédits affectés à chaque mission et programme du budget général.

PROPOSITION SD-A2.4 : GÉNÉRALISER LES AMÉNAGEMENTS DE VOIES RÉSERVÉES AUX VÉHICULES PARTAGÉS ET AUX TRANSPORTS COLLECTIFS SUR LES AUTOROUTES ET VOIES RAPIDES

POINTS D'ATTENTION

Le cadre juridique est déjà existant. En effet, l'article L. 411-8 du code de la route prévoit que :

« L'autorité investie du pouvoir de police de la circulation **peut,** eu égard aux nécessités de la circulation **ou de la protection de l'environnement, réglementer, de façon temporaire, notamment à certaines heures, ou de façon permanente, la circulation sur la voie publique du réseau routier national ou du réseau routier départemental hors agglomération.**

Elle peut notamment réserver une partie de la voie publique pour en faire une voie de circulation destinée à faciliter la circulation des véhicules de transport en commun, des taxis, des véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports ou des véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du présent code.

Pour des raisons liées aux conditions de circulation et à la sécurité routière, elle peut ne pas autoriser la circulation sur ces emplacements réservés des véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes même s'ils répondent aux conditions du deuxième alinéa du présent article. »

Aussi, le comité légistique suggère que le caractère expérimental du dispositif **porte sur son caractère obligatoire**, lorsque le réseau routier national ou routier départemental hors agglomération dessert des agglomérations couvertes par les zones à faible émission mobilité (ZFE).

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Créer un nouvel article **L. 411-8-1 du code de la route** :

"À titre expérimental, à compter du 1er janvier 2021 [date d'entrée en vigueur de l'obligation plus générale d'élaborer une ZFE]**, pendant trois ans, lorsque le réseau routier national ou le réseau routier départemental hors agglomération dessert des agglomérations couvertes par une zone à faibles émissions mobilité, l'autorité investie du pouvoir de police réserve une portion de la voie publique du réseau routier national ou du réseau routier départemental hors agglomération à la circulation de transport en commun, des véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports.**

L'identification des portions de voies réservées à la circulation de ces véhicules est décidée par un arrêté motivé de l'autorité investie du pouvoir de police à la suite de la consultation des autorités responsables des zones à faibles émissions mobilité et de l'élaboration du plan de mobilité.

Les conditions de l'expérimentation sont précisées par le pouvoir réglementaire. L'expérimentation fait l'objet d'une évaluation dont les résultats sont rendus publics".

Proposition SD A2.4.1 : Augmenter les dotations de l'Etat envers les collectivités territoriales pour développer les transports en commun

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Un article en loi de finances qui inscrirait XXX € crédits supplémentaires à la dotation des collectivités territoriales en vue de développer les transports en commun.

Se déplacer - Objectif A3

RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DES GAZ À EFFET DE SERRE SUR LES AUTOROUTES ET VOIES RAPIDES

Impact gaz à effet de serre :

★ ★

Cette proposition a un effet direct sur les émissions, puisqu'un véhicule qui roule moins vite consomme moins. Elle peut également renforcer le report modal vers le ferroviaire pour certains déplacements.

Résultat du vote :
Nombre d'inscrits : 150
Nombre de votants : 149
Nombre d'abstentions : 1
Nombre de suffrages exprimés : 139
OUI : 59,7 %
NON : 40,3 %
Pourcentage de votes blancs sur le nombre de votants : 6,7 %

PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DE L'OBJECTIF

Les émissions de gaz à effet de serre sur les routes représentent une part importante des émissions totales et la grande vitesse accroît les émissions.

C'est pourquoi nous souhaitons mettre en place une réduction de la vitesse sur autoroute en passant de 130 km/h à 110km/h.

Les avantages pour le climat sont réels puisqu'ils permettent une réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre en moyenne sur ces transports.

Ils permettent également d'économiser du carburant, de faire baisser la mortalité et les dommages corporels sur les routes et peuvent contribuer à réduire les bouchons.

Pour ce faire, nous proposons de :

TL **PT3.1 PROPOSITION** : Réduire la vitesse sur autoroute à 110 km/h maximum

PRÉSENTATION DÉTAILLÉE DE L'OBJECTIF

TL PROPOSITION SD-A3.1 : RÉDUIRE LA VITESSE SUR AUTOROUTE À 110 KM/H MAXIMUM

Nous voulons que d'ici 2030, les émissions de CO_2 liées à la grande vitesse soient réduites.

Les émissions de gaz à effet de serre sur les routes représentent une part importante des émissions de gaz à effet de serre. C'est pourquoi nous proposons de mettre en place une réduction de la vitesse sur autoroute en passant de 130 km/h à 110km/h.

➜ Les avantages sont les suivants :
- Réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre en moyenne sur ces transports ;
- Économiser 1,4€ par 100km en moyenne sur le coût des carburants ;
- Baisser la mortalité et les dommages corporels sur les routes ;
- Contribuer à réduire les bouchons.

➜ En contrepartie, un allongement modéré des temps de trajets est à prévoir : entre 4 et 8 minutes par heure ;

➜ Cette proposition semble relativement aisée à appliquer, car elle consiste essentiellement à changer le code de la route. Il y aura aussi un coût pour changer la signalétique. Il faut donc prévoir le temps de préparer la fabrication et le déploiement des nouveaux panneaux, ce qui peut nécessiter au moins un an, pour une application début 2021 :
- Pour la mettre en place, le code de la route devra être modifié. En l'état, l'Article R413-2 énonce : « I. - Hors agglomération, la vitesse des véhicules est limitée à : 1° 130 km/h sur les autoroutes ; voire, 2° 110 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central ».

➜ Elle est en revanche relativement complexe à mettre en place du point de vue de « l'acceptabilité » car elle peut être vécue comme une limitation de liberté et une perte de temps (qui peut être assimilée à un surcoût pour les ménages et les professionnels).

***

Nous avons conscience que cette proposition va impacter les acteurs suivants au sein de la société :

➜ L'ensemble des usagers des autoroutes ou voies rapides considérées, sous forme de temps « perdu » qui se traduit par un coût économique, notamment pour les entreprises ou individus qui roulent beaucoup quotidiennement.

Pour rendre acceptable une telle mesure, il convient donc de communiquer et de faire de la pédagogie sur la baisse de CO_2, les économies de carburant (pour les ménages et les entreprises), le faible temps perdu (compensé par une fluidification et une vitesse moyenne maintenue voire accrue sur un parcours) et le gain en termes de limitation de l'accidentologie.

Une première étape pourrait être une campagne d'affichage.

➜ Par ailleurs, il est possible de noter que la vitesse maximale autorisée est inférieure à 130 km/h dans de nombreux pays : 113 km/h en Grande-Bretagne, 110 km/h au Brésil et en Suède, 100 km/h en journée depuis mars 2020 aux Pays- Bas[1].

En complément, le groupe avait imaginé des options intermédiaires, qui pourraient être utilisées en cas d'amendement :

➜ Favoriser les véhicules moins émetteurs dans les gros péages par une file dédiée aux véhicules électriques ou hybrides ;

1. Source : https://en.wikipedia.org/wiki/Speed_limits_by_country ; https://www.franceinter.fr/monde/aux-pays-bas-la-vitesse-sur-les-autoroutes-bientot-abaissee-a-100-km-h

➜ Prévoir sur les autoroutes des tarifs différenciés selon les émissions du véhicule (les 2 premiers points peuvent être combinés) ;

➜ Prévoir sur les autoroute des tarifs différenciés selon la vitesse du véhicule : +20 % si on roule à 130 km/h de moyenne, -20 % si on roule à 110km/h, ce qui pose la question du calcul de la vitesse entre 2 péages, avec une question liée à la prise en compte des pauses.

Le groupe a écarté la baisse sur les voies rapides de 110 à 100 km/h pour éviter le report vers le réseau secondaire à 90 km/h.

Cela nécessite, pour que l'objectif soit atteint, que l'État, les individus et le secteur privé prennent les mesures suivantes :

➜ **Par l'État :**
- Faire évoluer la réglementation (Code de la route. Article R413-2)

➜ **Par les concessionnaires d'autoroutes :**
- Adapter les péages et les tarifs : selon l'étude du CGDD, la baisse de 20 km/h de la vitesse autorisée entraînerait un report de trafic vers les réseaux routiers national et départemental. Ce report entraînerait une perte pour les concessionnaires d'autoroutes de 70 millions d'€, et sans doute des coûts supplémentaires pour les collectivités pour l'entretien des réseaux national et départemental qui seraient davantage sollicités.

  La baisse de la vitesse sur autoroute est sans doute plus acceptable que sur les routes secondaires, car les autoroutes sont globalement moins utilisées par les citoyens pour des trajets quotidiens.

AVIS ALTERNATIFS

Nous sommes opposés à la limitation de la vitesse à 110 KM/h sur les autoroutes, car elle ne sera pas respectée et n'aura pas d'effet sur les émissions des véhicules électriques que l'on attend de plus en plus nombreux sur les routes à l'avenir.

9 soutiens : Samyr A, Marie-Hélène B, Monique B, Marie-Line M, Hugues-Olivier B, Evelyne D, Marie-José V, Elisabeth et Muriel R

Les émissions de GES sur les routes représentent une part importante des émissions de GES. C'est pourquoi nous proposons de mettre en place une réduction de la vitesse sur autoroute en passant de 130 km/h à 120 km/h.

8 soutiens : Victor, Grégoire, Eric, Muriel P, Myriam L, Mélanie B, Hugues-Olivier et Yolande

PROPOSITION SD-A3.1 : RÉDUIRE LA VITESSE SUR AUTOROUTE À 110 KM/H MAXIMUM

POINTS D'ATTENTION

Dans les travaux du groupe, un abaissement supplémentaire de la vitesse lorsque les conditions de circulation sont plus difficiles n'a pas été envisagé. Par souci de cohérence avec les objectifs poursuivis, le comité légistique a proposé d'abaisser de 10 kilomètres par heure supplémentaire, la vitesse maximale autorisée en cas de pluie ou d'autres précipitations.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Modifier l'article R. 413-2 du Code de la route :

" I. - Hors agglomération, la vitesse des véhicules est limitée à :

~~1° 130 km/h sur les autoroutes ;~~

~~2° 110 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central ;~~

1° 110 km/h sur les autoroutes et sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central.

~~3°~~ **2°** 80 km/ h sur les autres routes. Toutefois, sur les sections de ces routes comportant au moins deux voies affectées à un même sens de circulation, la vitesse maximale est relevée à 90 km/ h sur ces seules voies. Ces sections font l'objet d'une signalisation routière dans les conditions prévues par l'article R. 411-25.

Proposition du comité légistique pour assurer la coordination avec l'existant :

Le 1° et le 2° du II de l'article 413-2 du Code de la route sont supprimés. Ils sont remplacés par un 1° ainsi rédigé :

II. - En cas de pluie ou d'autres précipitations, ces vitesses maximales sont abaissées à :

~~1° 110 km/h sur les sections d'autoroutes où la limite normale est de 130 km/h ;~~

~~2° 100 km/h sur les sections d'autoroutes où cette limite est plus basse ainsi que sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central ;~~

1° 100 km/h sur les sections d'autoroutes où la limite normale est de 110 km/h ; ainsi que sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central ;

~~3°~~ **2°** 80 km/ h sur les sections des autres routes mentionnées au **2°** du I.

Se déplacer - Objectif A4

CRÉER LES CONDITIONS D'UN RETOUR FORT À L'USAGE DU TRAIN AU-DELÀ DES VOIES À GRANDE VITESSE

Impact gaz à effet de serre :

★ ★ / ★ ★ ★

L'impact GES de ces efforts financiers dépendra également des autres mesures pouvant inciter au report modal (sur les poids lourds pour le fret ; sur les véhicules particuliers pour le transport de voyageurs).

Résultat du vote :

Nombre d'inscrits : 150
Nombre de votants : 150
Nombre d'abstentions : 0
Nombre de suffrages exprimés : 148
OUI : 95,9 %
NON : 4,1 %
Pourcentage de votes blancs sur le nombre de votants : 1,3 %

PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DE L'OBJECTIF

Notre ambition est de faire en sorte que le train, peu émetteur de gaz à effet de serre, ne soit pas plus coûteux pour les Français que d'autres moyens de transport plus émetteurs, et qu'il soit plus utilisé.

Au-delà des zones urbaines et des grandes lignes, nous constatons une difficulté pour accéder au train dans les zones rurales ou de moyenne densité. Nous souhaitons développer une offre de train sur l'ensemble du territoire et rendre plus attractive l'offre existante.

Pour ce faire, nous proposons de :

- TL **PROPOSITION SD-A4.1** : Réduire la TVA sur les billets de train de 10 % à 5,5 %
- TL **PROPOSITION SD-A4.2** : Généraliser les mesures tarifaires attractives déjà pratiquées par certaines régions
- TL **PROPOSITION SD-A4.3** : Développer un plan d'investissement massif pour moderniser les infrastructures, les matériels roulants et les gares pour en faire des pôles multimodaux (lien avec les voitures, cars, vélos…)

PRÉSENTATION DÉTAILLÉE DE L'OBJECTIF

Nous voulons que d'ici 2030, la part du train dans les déplacements augmente, au-delà des lignes à grande vitesse.

Nous pensons qu'une action pour redynamiser le train et le rendre plus attractif est importante. Cela passe par une action sur la tarification, par des investissements dans le réseau et les gares, mais également une modernisation des trains.

Concrètement, nous proposons de :

➜ Réduire la TVA sur le train de 10 % à 5,5 % ;

Base juridique : Article 279 du code général des impôts (CGI) - le taux réduit de la TVA s'applique aux transports de voyageurs, quel que soit le mode de transport utilisé. Il peut être fixé à 5,5 % ou 10 % ;

➜ Généraliser les mesures tarifaires attractives déjà pratiquées par certaines régions au niveau des TER pour rendre l'usage du train financièrement intéressant en comparaison de la voiture ;

➜ Développer un plan d'investissement massif pour moderniser les infrastructures, les matériels roulants et les gares pour en faire des pôles multimodaux (lien avec les voitures, vélo...), mutualisé avec les investissements dans le Fret.

Ce plan d'investissement pourra être pensé en lien avec le développement du transport de marchandises.

TL PROPOSITION SD-A4.1 : RÉDUIRE LA TVA SUR LES BILLETS DE TRAIN DE 10 % À 5,5 %

Nous proposons de réduire la TVA sur les billets de train de 10 % à 5,5 %, ce qui constituerait un manque à gagner pour l'État important, mais n'apparaît pas impossible. En outre, cette proposition s'inscrirait en ligne avec la récente décision allemande d'abaisser la TVA dans le cadre de son plan climat.

TL PROPOSITION SD-A4.2 : GÉNÉRALISER LES MESURES TARIFAIRES ATTRACTIVES DÉJÀ PRATIQUÉES PAR CERTAINES RÉGIONS

Nous proposons de généraliser les mesures tarifaires attractives déjà pratiquées par certaines régions au niveau des TER pour rendre l'usage du train financièrement intéressant en comparaison de la voiture. La complexité des dispositifs et l'opacité de la tarification sont néfastes au développement du train.

➜ Niveau 1 : Il s'agit ici d'harmoniser les « tarifs solidaires » proposés par les régions sur les TER (et les cars régionaux) pour les publics les moins aisés (aujourd'hui, les régions ont des offres différentes) ;

➜ Niveau 2 : Il s'agit d'élargir si possible ces tarifs à d'autres populations : un peu au-delà des limites de quotient familial actuelles (par exemple, pour inciter au basculement des comportements des travailleurs aux revenus moyens) ;

➜ Niveau 3 : Il s'agit enfin de limiter les écarts majeurs de prix pour un même trajet (qui nuisent à la lisibilité et désincitent à prendre le train).

PROPOSITION SD-A4.3 : DÉVELOPPER UN PLAN D'INVESTISSEMENT MASSIF POUR MODERNISER LES INFRASTRUCTURES, LES MATÉRIELS ROULANTS ET LES GARES POUR EN FAIRE DES PÔLES MULTIMODAUX (LIEN AVEC LES VOITURES, CARS, VÉLOS…)

Nous proposons de développer un plan d'investissement massif pour moderniser les infrastructures, les matériels roulants et les gares pour en faire des pôles multimodaux (lien avec les voitures, cars, vélos…).

Il s'agit de ne plus limiter les investissements aux grandes lignes, mais d'accroître l'effort sur les infrastructures des lignes régionales : une augmentation de 50 % des investissements, soit de 450 millions d'€ par an à 600 millions d'€ à partir de 2021-2022 puis à 750 millions d'€ au-delà de 2025, et un investissement annuel renforcé en matière de signalisation (ERTMS) et surtout pour les infrastructures en gare (passage de 70 à 100 millions d'euros par an) apparaissent comme un effort intéressant.

Ces investissements sont à coordonner et à mutualiser avec ceux nécessaires au transport de marchandises (présentés plus bas)[1] et représentant un investissement minimal de 400 millions d'€ par an pendant 10 ans.

NB : le chiffrage et le cadre réglementaire de programmation des investissements sont à préciser, le rapport Philizot de février 2020 sur l'avenir des petites lignes constituant une base de travail très récente sur le sujet[2].

À plus long terme, nous recommandons de développer les trains à hydrogène comme alternative aux trains utilisant des énergies fossiles, pour réduire les gaz à effet de serre sur les parties du réseau qui ne sont pas électrifiées.

***

Nous avons conscience que ces propositions vont avoir un impact sur les acteurs suivants, au sein de la société :

- ➜ Les usagers qui auront davantage de possibilités pour se déplacer, de manière propre, ce qui est positif ;
- ➜ La SNCF et les collectivités pour développer des pôles multimodaux autour des gares ;
- ➜ Le développement du train et le développement d'une tarification incitative représentera un coût à financer pour la puissance publique (État et collectivités).

Cela nécessite, pour que l'objectif soit atteint, que l'État et la SNCF prennent les mesures suivantes :

- ➜ **Par l'État :**
  - Évolution de la réglementation ;
  - Investissement pluriannuel dans le réseau, en partage avec la SNCF en charge du réseau ;
  - Investissement massif dès 2020 dans le développement des infrastructures pour les transports en commun propres dans les départements d'outre-mer.

- ➜ **Par les collectivités territoriales et particulièrement les régions :**
  - Investissements complémentaires et évolution dans la tarification.

1. Source d'analyse : https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/11/28/sncf-6-2-milliards-d-euros-pour-le-reseau-en-2020_6020911_3234.html
2. https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/20200220_JBD_DP_Petites_lignes_vf.pdf

PROPOSITION SD-A4.1 : RÉDUIRE LA TVA SUR LES BILLETS DE TRAIN DE 10 % À 5,5 %

POINTS D'ATTENTION

Le régime d'imposition à la TVA est aujourd'hui fixé par la directive n° 2006/112/CE du 28 novembre 2006, dite « directive TVA ».

S'agissant des taux, les États membres :

- ➜ doivent appliquer un taux normal compris entre 15 et 25 % (la France a choisi 20 % depuis 2014) ;
- ➜ peuvent appliquer à une liste d'opérations strictement délimitée, énumérée à l'annexe III à la directive, un ou deux taux réduits qui ne peuvent être inférieurs à 5 %[1] (5,5 % et 10 % en France)[2].

Les transports de voyageurs ne sont pas mentionnés dans cette annexe mais le taux réduit pour ces transports est admis par le droit de l'Union européenne parce qu'il existait antérieurement à la directive de 2006 : c'est la « clause de gel ».

En raison, notamment, de ce que la matière fiscale est régie, au niveau européen, par la règle de l'unanimité, l'adoption de directives harmonisant les dispositions en matière de TVA n'a souvent pu être obtenue qu'au prix du maintien de dispositions transitoires à caractère dérogatoire.

Ces dispositions, nombreuses, sont codifiées aux articles 104 à 129, 176 et 370 à 392 de la directive TVA.

En vertu de ces dispositions, les Etats membres ont été autorisés à continuer à exonérer des opérations taxables ou à imposer des opérations exonérées, ainsi qu'à appliquer des règles dérogatoires en matière de taux.

C'est ce qui explique que le b quater de l'article 279 du code général des impôts (CGI) prévoit que le taux réduit de 10 % de la TVA s'applique aux transports de voyageurs quel que soit le mode de transport utilisé.

La France peut donc maintenir ce taux réduit et même l'abaisser à 5,5 %.

Les autres moyens de transport sont aussi l'objet d'un taux à 10 % (ex : bus, remontées mécaniques). Traiter de façon plus favorable le train peut se justifier eu égard à l'objet de la proposition (réduire les émissions de gaz à effet de serre).

Juridiquement, il suffirait d'ajouter les transports de voyageurs dans la liste de l'article 278-0 bis du CGI et de modifier l'article 279 du même code.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Compléter l'article 278-0 bis du code général des impôts :

« La taxe sur la valeur ajoutée est perçue au taux réduit de 5,5 % en ce qui concerne : [...] **M. – les billets de train pour le transport des voyageurs.** »

Compléter l'article 279 du CGI :

« La taxe sur la valeur ajoutée est perçue au taux réduit de 10 % en ce qui concerne : [...] b quater. les transports de voyageurs, **à l'exception des billets de train pour le transport des voyageurs.** »

1. Articles 96 à 99 de la directive TVA ; Conseil Ecofin du 7 décembre 2010.
2. Il existe d'autres taux réduits en France, pour des raisons particulières (outre-mer, Corse, secteurs bénéficiant de taux réduits avant la directive (« clause de gel »), etc.).

PROPOSITION SD-A4.2 : GÉNÉRALISER LES MESURES TARIFAIRES ATTRACTIVES DÉJÀ PRATIQUÉES PAR CERTAINES RÉGIONS

La proposition des membres comporte 2 sous-propositions différentes, une première sur la promotion et l'harmonisation des propositions tarifaires avantageuses des régions et une deuxième pour mieux en cadre les écarts de prix sur un même trajets.

Ces deux sous-propositions sont traitées successivement.

SD A4.2.1 Concernant l'harmonisation des tarifs avantageux pour les transports régionaux :

POINTS D'ATTENTION :

Le code du transport prévoit des tarifs sociaux nationaux d'application directe quel que soit le réseau emprunté. Les conditions de fixation de cette tarification sont fixées par l'Etat dans le cadre d'une convention avec la SNCF et prévoyant une contribution financière de l'Etat pour compenser le manque à gagner. Ces tarifs sociaux sont notamment : les militaires, familles nombreuses, personnes handicapées...

Les régions sont désignées comme autorité de transport au niveau régional et peuvent, depuis la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 choisir le délégataire et fixer les conditions de l'exploitation du service d'intérêt régional, notamment ferroviaire dans les conditions fixées par le code des transports (Articles L2121-3 à L2121-8).

En l'état du droit, c'est la région qui définit le contenu de ce service public de transport et notamment sa tarification. L'article L2141-4 prévoit ainsi la possibilité pour les régions de mettre en place des tarifs spécifiques dans le cadre du contrat de service public conclu avec l'attributaire. Au-delà des aspects juridiques, la fixation de tarifs avantageux pour les usagers devra être compensée par une affectation budgétaire. Une contrainte dans la fixation de ces tarifs limiterait l'autonomie budgétaire des collectivités et donc leur droit constitutionnel à la libre administration.

Au vu du droit existant permettant la fixation de ces tarifs avantageux par les régions et le lien avec les conditions d'attribution du service d'intérêt régional avec l'entreprise de transport, le comité légistique considère que cette proposition relève de la recommandation.

Néanmoins, si une transcription juridique est souhaitée, le code des transports peut être amendé pour rendre obligatoire la mise en œuvre de ces tarifs tout en laissant la liberté aux régions d'en fixer les modalités. Cette transcription n'aura donc pas une forte valeur contraignante, mais permettra de donner une base légale plus forte pour justifier du développement de ces tarifs, sachant que la région restera décisionnaire.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE :

Modifier l'article L2121-3 du code du transport :

"La région est l'autorité organisatrice compétente pour l'organisation des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt régional. À ce titre, elle est chargée de l'organisation :

[...]

La région définit la politique tarifaire des services d'intérêt régional en vue d'obtenir la meilleure utilisation sur le plan **environnemental**, économique et social du système de transport. La région doit proposer des tarifs **permettant de favoriser l'usage des transports collectifs par rapport aux transports individuels**. Les tarifs sociaux nationaux s'appliquent aux services régionaux de personnes".

SD A4.2.2 Concernant l'encadrement des prix des billets de train :

POINTS D'ATTENTION :

Concernant l'encadrement des prix pour un même trajet, le décret N°2016-327 du 17 mars 2016 introduit déjà en son article 5 un encadrement des prix avec la fixation d'un rapport maximal d'augmentation par rapport à un prix de référence.

Pour son application, un arrêté du 16 décembre 2011 précise des modalités d'encadrement. Au tarif de base de 100 €, un tarif réglementé de référence ne doit pas dépasser +40 % du prix de base, soit 140 € (exprimé dans l'arrêté par 1,4). Le plein tarif pouvant être de +50 % du tarif réglementé de référence (exprimé dans l'arrêté par 1,5) soit 210 €. Cet arrêté fixe également la proportion de billets vendus à un prix inférieur au tarif réglementé de référence.

L'ensemble des grilles tarifaires de la SNCF sont approuvée par l'Etat dans le cadre de la convention de mise en œuvre du service d'intérêt national.

Renforcer l'encadrement des prix, peut réduire les recettes et donc impacter l'équilibre budgétaire de l'entreprise, mais également réduire les possibilités de prix faibles pour certains publics (pendant positif d'une plus grande variabilité).

Le droit existant prévoit donc déjà un encadrement de l'amplitude des prix des billets de train. Les propositions des membres ne précisent pas l'amplitude souhaitée de l'encadrement. Le comité légisitique ne peut donc pas rédiger de façon précise.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE :

• Modifier l'arrêté du 16 décembre 2011 fixant les modalités d'application des articles 14 et 17 du cahier des charges de la société nationale des chemins de fer :

" Article 1 : Lorsqu'un tarif réglementé de référence est institué sur une relation, ce tarif est égal à ~~1,4~~ **[x]** fois le tarif de base général en seconde classe applicable à la relation concernée.
Article 2 : Sur une relation, le tarif le plus élevé du voyage en seconde classe, qui constitue le plein tarif, ne peut être supérieur à ~~1,4~~ **[x]** fois le tarif réglementé de référence".

• Il faudrait en tirer les conséquences dans la convention entre l'État et la SNCF.

PROPOSITION SD-A4.3 : DÉVELOPPER UN PLAN D'INVESTISSEMENT MASSIF POUR MODERNISER LES INFRASTRUCTURES, LES MATÉRIELS ROULANTS ET LES GARES POUR EN FAIRE DES PÔLES MULTIMODAUX (LIEN AVEC LES VOITURES, CARS, VÉLO...)

POINTS D'ATTENTION

Les propositions des membres vont dans le sens d'une augmentation des investissements consacrés au ferroviaire. La difficulté est de considérer le scénario de référence à partir duquel cette hausse est calculée.

En effet, la récente loi n°2019-1428 d'orientation des mobilités, du 26 décembre 2019, prévoit en son titre I et en annexe, une nouvelle programmation pluriannuelle des investissements dans les transports, ainsi qu'une stratégie orientant cette programmation sur la période 2019-2037.

Cette programmation pour les investissements sur le ferroviaire reprend les orientations données par la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 « pour un nouveau pacte ferroviaire », qui a notamment pour objet de réformer le statut et le fonctionnement de la SNCF. Cette programmation prévoit d'une part augmentation des investissements de 200M€ par an sur les 3,6 Mds€ déjà prévus par la trajectoire précédente, soit une augmentation de 5%, ces investissements étant financés directement par SNCF réseau, et d'autre part un plan spécifique de traitement des nœuds urbains représentant une enveloppe de 2,6 Md€ sur les dix prochaines années, dont 1,3Md€ par l'Etat. (Rapport annexé de la loi n°2019-1428).

L'action nette de l'Etat en termes d'investissement passe par l'action de l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), dont la loi d'orientation des mobilités donne une trajectoire budgétaire prévoyant environ 2,6Md€ d'investissements par an pour un volume sur la période 2019-2023 de 13Md€ pour lesquels entre 45% et 50% des crédits sont affectés au ferroviaire.

Par rapport aux propositions des membres, il est donc proposé d'ajouter 1,1 Md€ (600 M€ par an + 100 M€ pour signalisation par an + 400 M€/an pour le fret) par an à la trajectoire des dépenses de l'AFITF et d'affecter ces volumes additionnels aux investissements ferroviaires. Au-delà de 2023, il est proposé d'ajouter ce même montant d'investissement sur les 5 années suivantes dans l'enveloppe prévue.

Ces dépenses supplémentaires devront être couvertes par des recettes équivalentes qui ne sont pas identifiées. La transcription proposée a donc quelque chose de théorique.

La proposition des membres inclut également une priorité donnée aux territoires ultra-marins. Les dépenses proposées par les membres concernent l'ensemble des infrastructures de transport françaises en métropole comme dans les départements d'outre-mer. L'article 1 de la Loi d'orientation des mobilités n°2019-1428 prévoit une programmation financière dont l'objectif premier est de réduire *"les inégalités territoriales et contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains et* ultra-marins*, en renforçant l'accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes agglomérations ou aux* pays limitrophes..." Une traduction juridique supplémentaire ne semble donc pas nécessaire sur ce point.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Afin de répondre à l'intention des membres et en l'état du droit, le comité légistique propose de modifier la récente loi d'orientation des mobilités n°2019-1428 pour amender la trajectoire de dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France et notamment son article 2. Cette trajectoire de financement devra par la suite être suivie d'un vote annuel en loi de finance pour le suivi effectif de cette trajectoire et son financement.

Modifier l'article 2 de la loi n°2019-1428 :

"Les dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, exprimées en crédits de paiement et en millions d'euros courants, évolueront comme suit sur la période 2019-2023

	2019	2020	2021	2022	2023
Dépenses totales	2 683	2 982	~~2 687~~ **3 787**	~~2 580~~ **3 680**	~~2 780~~ **3 880**

Les dépenses prévues au titre de 2023 s'inscrivent dans la perspective d'une enveloppe quinquennale de ~~14,3~~ **19,8** milliards d'euros sur la période 2023-2027.

Les dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France prévoient un investissement additionnel de 1,1 milliard d'euros par an à partir de 2021 et ce jusqu'en 2027 pour les infrastructures et le matériel roulant ferroviaire, dont 400 millions d'euros pour le transport ferroviaire de marchandise et 100 millions d'euros pour la sécurisation et la signalétique du réseau ferroviaire."

Famille B

RÉDUIRE ET OPTIMISER LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN PERMETTANT UN TRANSFERT MODAL VERS LE FERROVIAIRE OU LE FLUVIAL

Se déplacer - Objectif B1

RÉDUIRE LA CIRCULATION DES POIDS LOURDS ÉMETTEURS DE GAZ À EFFET DE SERRE SUR DE LONGUES DISTANCES, EN PERMETTANT UN REPORT MODAL VERS LE FERROVIAIRE OU LE FLUVIAL

Impact gaz à effet de serre :

★ ★ / ★ ★ ★

L'objectif propose une batterie d'actions dont certaines sont extrêmement structurantes pour les émissions (fin des avantages fiscaux en échanges de compensations fortes, actions sur les chargeurs). D'autres actions, sont peut-être moins efficaces (réduire la taxation du fluvial, formation à l'éco-conduite), encore trop imprécises (favoriser les circuits courts) ou potentiellement très couteuses (infrastructures, plateformes multimodales).

Résultat du vote :

Nombre d'inscrits : 150
Nombre de votants : 148
Nombre d'abstentions : 2
Nombre de suffrages exprimés : 148
OUI : 97,3 %
NON : 2,7 %
Pourcentage de votes blancs sur le nombre de votants : 0 %

PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DE L'OBJECTIF

Notre ambition est de redonner une place plus grande au train, au fluvial et au maritime dans le transport de marchandises, car 19 % des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports ont les poids lourds pour origine.

Notre intention est de réduire significativement la part des poids lourds dans le transport de marchandises global, en offrant des solutions pour mieux combiner les différents modes de transport de marchandises : plus de trains, plus de fluvial ou de maritime, ainsi que des camions plus propres.

Pour ce faire, nous proposons de :

PROPOSITION SD-B1.1 : Développer les autoroutes de fret maritime (et fluvial), sur des trajets déterminés

TL **PROPOSITION SD-B1.2** : Imposer un suivi régulier de la formation des chauffeurs à l'écoconduite

PROPOSITION SD-B1.3 : Imposer aux constructeurs de poids lourds d'adopter la même filière énergétique dans leur recherche et développement

TL **PROPOSITION SD-B1.4** : Sortir progressivement des avantages fiscaux sur le gazole, en échange de compensations fortes pour les transporteurs sous forme d'aides au financement accrues pour l'achat de poids-lourds neufs plus propres en remplacement des poids lourds polluants

TL **PROPOSITION SD-B1.5** : Inciter, par des obligations réglementaires et fiscales, au report partiel vers d'autres moyens de transport de marchandises moins émetteurs

TL **PROPOSITION SD-B1.6** : Obliger les chargeurs à intégrer des clauses environnementales

PROPOSITION SD-B1.7 : Favoriser le transport de marchandises sur des circuits courts par une modulation de la TVA

PRÉSENTATION DÉTAILLÉE DE L'OBJECTIF

Nous voulons que d'ici 2030, la part du transport routier de marchandises soit réduite, au profit du transport par voie ferrée, maritime ou fluviale.

Notre ambition est de redonner une place plus grande au train, au fluvial et au maritime dans le transport de marchandises, car 19 % des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports ont les poids lourds pour origine. Notre intention est de réduire significativement la part des poids lourds dans le transport de marchandises global, en offrant des solutions pour mieux combiner les différents modes de transport de marchandises : plus de trains, plus de fluvial et de maritime, des camions plus propres.

Le transport de marchandises par voie ferrée ou fluviale est nettement moins émetteur de CO_2 (au global, il représente moins de 3 % du total des émissions) que le transport par camion. Or sa part n'a cessé de décroître depuis 15 ans. Pour les grandes distances, comme la traversée de la France (depuis la Belgique pour se rendre en Espagne par exemple), le train apparaît comme une solution pertinente.

La première priorité est d'investir dans les infrastructures pour développer la multimodalité. Il ne s'agit pas de supprimer les camions, mais bien de développer l'offre pour combiner les moyens de transport (camion, puis train par exemple) :

- ➜ Il s'agit très concrètement, d'augmenter (doubler) la part du transport ferroviaire d'ici 2030 et de répondre à l'enjeu de saturation des nœuds ferroviaires par des investissement dans les infrastructures. Ce plan massif est traité dans la proposition précédente car on doit développer à la fois le transport ferroviaire de passagers et de marchandises. Uniquement pour la partie fret ferroviaire, l'investissement nécessaire estimé est a minima de 400 millions d'€ par an pendant 10 ans pour l'infrastructure et pour développer des matériels roulants moins émetteurs de CO_2.
- ➜ Nous recommandons de développer des plateformes multimodales de triages, groupages, dégroupages régionales « amont » et « aval » pour permettre l'acheminement des marchandises jusqu'aux grands centres de consommation. Une étude devra être menée pour préciser les zones en ayant le plus de besoin et le nombre de plateformes à financer (à titre indicatif : une dizaine pourrait sembler raisonnable).
- ➜ Nous recommandons également de rendre plus attractif le transport fluvial par des incitations financières et de mieux le connecter aux plateformes multimodales.

PROPOSITION SD-B1.1 : DÉVELOPPER LES AUTOROUTES DE FRET MARITIME (ET FLUVIAL), SUR DES TRAJETS DÉTERMINÉS

L'objectif de la proposition est, sur des parcours déterminés (exemple existant entre Nantes et Gijón en Espagne), d'établir des liaisons entre deux ports, à heures fixes, offrant des services maritimes pour l'acheminement de poids lourds et remorques, accompagnés ou non de leur chauffeur.

Nous proposons donc d'étudier les possibilités de développer de nouveaux parcours, permettant de réduire sensiblement les émissions de CO_2.

Au-delà du fret maritime, il s'agit également de rendre le transport fluvial plus attractif par des incitations. Sur les grands canaux (futur canal Seine-Nord) et les fleuves navigables, le trafic pourrait être développé.

En matière d'incitations, nous proposons :

- ➜ La réduction de la taxation du carburant pour le fluvial (les membres de la Convention citoyenne pour le climat ont conscience du caractère contre-intuitif d'une baisse de la taxation du carburant comme souligné par le groupe d'appui, mais estiment qu'il s'agit d'un

calcul en comparaison du trafic routier pour un même tonnage) ;

➔ Une option alternative pour un même objectif : le développement de subventions au transport fluvial.

En complément, la modernisation des navires pour que ceux-ci soient plus verts doit être soutenue[1].

(TL) PROPOSITION SD-B1.2 : IMPOSER UN SUIVI RÉGULIER DE LA FORMATION DES CHAUFFEURS À L'ÉCOCONDUITE

L'objectif de la proposition est d'imposer aux transporteurs un suivi régulier, par exemple une fois tous les deux ans, de la formation des chauffeurs poids lourds à l'écoconduite, qui peut permettre au total d'atteindre jusqu'à 15 % d'économie de carburant.

Aujourd'hui les chauffeurs routiers ont l'obligation de se former à l'écoconduite tous les 5 ans (cf. normes européennes).

PROPOSITION SD-B1.3 : IMPOSER AUX CONSTRUCTEURS DE POIDS LOURDS D'ADOPTER LA MÊME FILIÈRE ÉNERGÉTIQUE DANS LEUR RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

Le but de la proposition est d'imposer aux constructeurs de poids lourds d'adopter la même filière énergétique dans leur recherche et développement (R&D), à savoir l'hydrogène car elle doit permettre des progrès en termes d'émissions mais exige des investissements coordonnés.

Ainsi, il s'agirait d'investir dans les technologies de demain de manière coordonnée. La R&D représente des dépenses très importantes et il est important de faire des choix. À ce stade des connaissances du groupe, il apparaît que la filière hydrogène est prometteuse (le groupe d'appui souligne toutefois qu'elle n'est pas mature à ce jour) et complémentaire des batteries électriques ou des biocarburants.

Pour ce faire, nous proposons :

➔ D'imposer aux constructeurs de poids- lourds d'adopter la même filière énergétique dans leur R&D, en les incitant à développer des camions à hydrogène ;

➔ De développer et accélérer le plan hydrogène proposé par l'État, pour déployer une filière hydrogène propre (production de l'énergie, stations).

(TL) PROPOSITION SD-B1.4 : SORTIR PROGRESSIVEMENT DES AVANTAGES FISCAUX SUR LE GAZOLE, EN ÉCHANGE DE COMPENSATIONS FORTES POUR LES TRANSPORTEURS SOUS FORME D'AIDES AU FINANCEMENT ACCRUES POUR L'ACHAT DE POIDS-LOURDS NEUFS PLUS PROPRES EN REMPLACEMENT DES POIDS LOURDS POLLUANTS

Le parc français de poids lourds représente environ 600 000 véhicules[2]. Aujourd'hui, les transporteurs routiers bénéficient d'un taux réduit de TICPE (Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques) par rapport aux véhicules particuliers et d'un remboursement partiel. Pour l'achat d'un camion propre ils peuvent bénéficier d'un mécanisme de suramortissement (déduction fiscale).

Pour ce faire, nous proposons de réduire puis de supprimer progressivement d'ici 2030, les avantages fiscaux sur le gazole pour les poids lourds et de redistribuer les recettes supplémentaires sous la forme d'aides au financement accrues pour l'achat de véhicules moins émetteurs par les entreprises en remplacement de véhicules anciens très émetteurs.

1. https://les-aides.fr/fiche/bJ5kDXxGxfTeBGZeTUzZ4$Vm/vnf/aide-a-l-accompagnement-pour-le-renouvellement-des-acteurs-et-de-la-filiere-pami.html, http://www.leparisien.fr/economie/le-grand-retour-du-transport-fluvial-porte-par-la-vague-verte-16-09-2019-8152821.php
2. https://www.insee.fr/fr/statistiques/2045167

PROPOSITION SD-B1.5 : INCITER PAR DES OBLIGATIONS RÉGLEMENTAIRES ET FISCALES AU REPORT PARTIEL VERS D'AUTRES MOYENS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES MOINS ÉMETTEURS

Cette proposition a pour objectif de rendre moins attractif le transport routier en France, notamment, pour les poids lourds étrangers traversant la France, sans désavantager les transporteurs nationaux.

Pour ce faire, nous proposons :

- ➔ De créer une vignette qui serait payée par l'ensemble des poids lourds, français et étrangers, qui empruntent les routes françaises. Elle permet d'une part, d'intégrer des coûts d'entretien des routes pour tous les camions et d'autres part de rééquilibrer un peu les coûts par rapport au transport fluvial ou ferroviaire qui est aujourd'hui plus cher ;
- ➔ En parallèle, d'envisager un abaissement de la taxe à l'essieu pour les entreprises.

NB 1 : la taxe à l'essieu (ou taxe spéciale sur certains véhicules routiers [TSVR]) n'est payée que par les entreprises installées en France. Elle a pour but de financer l'entretien de la voirie pour des véhicules de fort tonnage. Comme elle n'est pas payée par les véhicules étrangers passant sur les routes françaises, elle n'est pas très efficace.

NB 2 : le plus logique pour limiter la circulation des camions serait d'augmenter fortement la taxe à l'essieu, mais comme celle-ci n'est payée que par les transporteurs français, l'effet est incomplet et pénalise injustement les entreprises françaises.

NB 3 : d'autres scénarios avaient été évoqués avec le groupe d'appui, mais ils représentaient un trop grand risque juridique (discrimination entre transporteurs nationaux et internationaux).

PROPOSITION SD-B1.6 : OBLIGER LES CHARGEURS À INTÉGRER DES CLAUSES ENVIRONNEMENTALES

Cette proposition a pour objectif de faire peser la contrainte non seulement sur les transporteurs mais aussi sur les plus grosses entreprises commanditaires (c'est-à-dire les chargeurs, et par exemple, les enseignes de la grande distribution) dans la réduction des émissions du transport.

Pour ce faire, nous proposons que les entreprises dont le siège ou un établissement se situe sur le territoire français et dont le chiffre d'affaires annuel est assez important (il ne s'agit pas de viser les plus petits commanditaires, mais bien les gros), définissent des plans d'action visant à réduire leurs émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre liées au fret. Ces plans seraient régulièrement mis à jour. Ils comporteraient un résumé qui est rendu public et seraient contrôlés.

Au regard des impacts du secteur du transport de marchandises en matière d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, la proposition vise à inciter les entreprises chargeurs à réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques induites par leurs chaînes de transport. En définissant un plan d'action, ces entreprises peuvent s'engager dans des actions concrètes pour réduire leur empreinte environnementale, dans le respect de la spécificité de leur activité et de leurs contraintes économiques.

Les modalités pourraient être les suivantes :

- ➔ Afin de réduire l'empreinte environnementale du transport de marchandises, les entreprises dont le siège ou un établissement se situe sur le territoire français et dont le chiffre d'affaires annuel HT est égal ou supérieur à 100 M€ (proposition), définissent des plans d'action visant à réduire les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre liées au fret. Ces plans sont régulièrement mis à jour. Ils comportent un résumé qui est rendu public. Ils comportent des objectifs et des indicateurs permettant le suivi de leur mise en œuvre. Ces

plans ainsi que leurs indicateurs sont transmis par voie électronique à l'autorité administrative ;

➜ Les premiers plans d'action sont transmis au plus tard le 30 juin 2021 ;

➜ Un bilan national des plans d'action prévus par les entreprises est publié par le ministre chargé du climat. Le bilan porte sur l'efficacité globale à attendre des plans d'action, au regard notamment des objectifs de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) mentionnée à l'article L. 221-1 B du code de l'environnement ;

➜ En cas de non-application, des pénalités ou des astreintes sont prévues.

PROPOSITION SD-B1.7 : FAVORISER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR DES CIRCUITS COURTS PAR UNE MODULATION DE LA TVA

Cette proposition vise à favoriser les marchandises et biens produits et consommés dans un périmètre limité (à définir) par rapport à ceux qui impliquent des distances importantes et donc des transports émetteurs de CO_2.

Pour ce faire, nous proposons d'étudier les possibilités d'appliquer des taux de TVA très réduits sur les biens produits à proximité, ou au contraire d'appliquer des taux de TVA augmentés pour les biens ayant transité sur une distance importante, ou encore de trouver une modalité de taxation nouvelle plus appropriée.
En particulier, pour les départements d'outre-mer, nous proposons d'étudier les possibilités suivantes :

➜ Appliquer des taux de TVA très réduits sur les biens produits au niveau local et une TVA plus élevée pour les mêmes produits importés pour lesquels la production locale peut subvenir aux besoins du territoire (une liste devra être établie) ;

➜ Ne pas appliquer de changement de TVA pour les produits importés et qui ne peuvent être produits localement.

***

Globalement, nous avons conscience que ces propositions vont avoir un impact sur les acteurs suivants au sein de la société :

➜ L'ensemble des transporteurs routiers français et étrangers empruntant le réseau français et dont l'activité sera plus encadrée ;

➜ Les acteurs ferroviaires français (SNCF en premier lieu) et du transport fluvial et maritime.

Cela nécessite, pour que l'objectif soit atteint, que l'État, les collectivités territoriales, les individus et le secteur privé prennent les mesures suivantes :

➜ **Par l'État** :
- Évolution de la réglementation ;
- Appui financier à la filière de transport routier pour se doter de nouveaux véhicules moins émetteurs, et si le trafic baisse fortement.

➜ **Par les collectivités territoriales notamment les régions** : appui financier.

PROPOSITION SD-B1.2 : IMPOSER UN SUIVI RÉGULIER DE LA FORMATION DES CHAUFFEURS À L'ÉCOCONDUITE

POINTS D'ATTENTION

Le régime actuel est encadré par la directive européenne 2003/59/CE qui prévoit des formations continues tous les 5 ans : « *il convient que les États membres imposent l'accomplissement de la première formation continue et délivrent au conducteur le CAP correspondant* dans les cinq ans qui suivent soit la date de délivrance du CAP attestant la qualification initiale *soit la date limite fixée pour que certains conducteurs fassent valoir leurs droits acquis. Ces délais devraient également pouvoir être prorogés ou abrégés. À la suite de sa première formation continue, le conducteur devrait suivre une formation continue tous les cinq ans.* »

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

• Modifier le décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007 relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules affectés aux transports routiers de marchandises ou de voyageurs :

"Article 8 : Tout conducteur mentionné à l'article 1er doit effectuer un stage de formation continue obligatoire tous les cinq ans, le premier stage ayant lieu cinq ans après l'obtention de la qualification initiale. Lorsque l'intéressé est salarié, cette formation constitue une formation d'adaptation au sens de l'article L. 6313-1 du code du travail. **[A compter du 1er janvier 2021], tout conducteur mentionné à l'article 1er doit effectuer un stage de formation continue obligatoire à l'éco-conduite tous les deux ans après l'obtention de la qualification initiale ou à compter du dernier stage de formation initiale".**

• Modifier l'Arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme et aux modalités de mise en œuvre de la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs du transport routier de marchandises et de voyageurs :

Ajouter une annexe II quarto « formation continue obligatoire à l'éco conduite » déclinant l'ensemble des thèmes prévus dans ce nouveau module [contenu de la formation à préciser]

PROPOSITION SD-B1.4 : SORTIR PROGRESSIVEMENT DES AVANTAGES FISCAUX SUR LE GAZOLE, EN ÉCHANGE DE COMPENSATIONS FORTES POUR LES TRANSPORTEURS SOUS FORME D'AIDES AU FINANCEMENT ACCRUE POUR L'ACHATS DE POIDS-LOURDS NEUFS PLUS PROPRES EN REMPLACEMENT D'UN POIDS LOURD POLLUANT

La proposition des membres repose sur deux sous-propositions.

SD-B1.4.1 : réduire progressivement l'exonération partielle de TICPE

POINTS D'ATTENTION

En septembre 2019, le Gouvernement a réduit de 2 centimes par litre le remboursement partiel de TICPE sur le gazole des poids lourds pour contribuer au financement des infrastructures (somme estimée à 140 M€). Les recettes fiscales supplémentaires seront entièrement affectées à l'agence de financement des infrastructures.

La TICPE est prévue à l'article 265 du code des douanes. Le remboursement en cause est prévu à l'article 265 *septies* du même code.

Actuellement, le tarif de remboursement est de 30,20c€/l pour le gazole. Si on vise une baisse progressive sur 10 ans (2020-2030), il faut baisser le remboursement de 3 centimes par an.

Il conviendrait d'annoncer en toute transparence la trajectoire de hausse du gazole pour que les transporteurs s'y adaptent.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Dans la loi de finances pour 2021, écrire : **« Dans chaque loi de finances au titre des années 2021 à 2030 incluse, il sera inscrit par rapport à l'année précédente une augmentation de 3 centimes (en euros) du produit référencé à l'indice 22 du tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes »**

Ainsi, actuellement, le tarif est le suivant :

----autres ;	22	Hectolitre	59,40

Donc pour 2021, le tarif pourra être de 62,40 €/hl ; en 2022, de 65,40 €/hl, etc.

SD-B1.4.2 : aides au financement de l'achat de poids-lourds neufs plus propres en remplacement d'un poids-lourd polluant

POINTS D'ATTENTION

Le GT souhaite la prolongation après 2021 du suramortissement de 140 %. Avec cette forme d'aide, les entreprises peuvent amortir les biens à hauteur de 140 % de leur valeur, ce qui leur apporte un double avantage, en termes de trésorerie et en termes de rendement. Ainsi, pour un investissement de 100 000 euros, l'économie d'impôt, s'ajoutant à l'amortissement classique, est, pour un taux normal d'impôt sur les sociétés, d'environ 13 000 euros.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE :

Il suffit de supprimer la référence au 31 décembre 2021 qui figure comme date limite de l'aide existante.

Dans l'article 39 *decies* A du CGI, **supprimer toutes les mentions « et jusqu'au 31 décembre 2021 »**

PROPOSITION SD-B1.5 : INCITER, PAR DES OBLIGATIONS RÉGLEMENTAIRES ET FISCALES AU REPORT PARTIEL VERS D'AUTRES MOYENS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES MOINS ÉMETTEURS

POINTS D'ATTENTION

A/ Sur la différence entre vignette et redevance kilométrique

La directive 1999/62/CE définit un droit d'usage ou vignette comme une somme déterminée dont le paiement donne droit à l'utilisation des infrastructures, par un véhicule, pendant une durée donnée. À cette somme forfaitaire ouvrant un droit à circulation pendant une période donnée, s'oppose le péage (ou redevance kilométrique ou « écotaxe ») qui est une somme payée en proportion de la distance parcourue[1].

Par rapport à la redevance kilométrique, la vignette présente le grand inconvénient de n'être nullement incitative aux changements de comportements. En effet, par son caractère forfaitaire (annuel ou mensuel), la vignette crée, une fois payée, un besoin de « rentabilisation » qui pousse le détenteur à effectuer le plus de kilomètres possible. Ce facteur psychologique n'est sans doute pas le moindre désavantage d'un système souvent présenté comme simple à mettre en œuvre mais qui recèle néanmoins certains effets négatifs.

B/ La mise en place d'une vignette pourrait avoir une incidence sur les péages autoroutiers pour les poids lourds.

La directive « Eurovignette » dispose que : « *Les États membres n'imposent pas cumulativement des péages et des droits d'usage pour une catégorie de véhicules donnée pour l'utilisation d'un même tronçon de route. Les péages et droits d'usage sont appliqués sans discrimination, directe ou indirecte, en raison de la nationalité du transporteur, de l'État membre ou du pays tiers d'établissement du transporteur ou d'immatriculation du véhicule, ou de l'origine ou de la destination du transport.* » La directive pose donc le principe de l'interdiction de percevoir cumulativement un péage et un droit d'usage pour un même tronçon routier, et la Commission européenne tend à considérer que cette notion de non-superposition s'applique non pas par sous-réseau mais à l'échelle d'un pays entier. En cas de création d'une vignette, la question du maintien des péages autoroutiers pour les poids lourds pourra peut-être se poser.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

A/ Création d'une vignette pour les poids lourds qui empruntent les routes françaises :

Créer un nouvel article dans le code des douanes :

Si la taxe à l'essieu est supprimée, les articles numéros 284 bis et suivants pourront être utilisés. Sinon, donner une autre numérotation dans le même chapitre IV bis relatif à la taxe spéciale sur certains véhicules.

« A compter de 2021, une vignette devra être acquittée par les poids lourds à raison de l'utilisation du réseau routier national. Les poids lourds concernés sont d'un poids total autorisé en charge (PTAC) égal ou supérieur à 12 tonnes. »

Il faudra en plus préciser : les redevables de l'impôts, les poids lourds exonérés, les tarifs et indiquer si les poids lourds concernés sont exonérés de péages autoroutiers.

B / Diminution ou suppression de la taxe à l'essieu (aussi appelée taxe spéciale sur certains véhicules routiers)

Suppression de la taxe à l'essieu :

1. Pour une rédaction correspondant à une telle taxe kilométrique, voir l'amendement rejeté n° 2272 dans la discussion du PLF 2020 http://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/amendements/2272A/CION_FIN/CF328

dans la même loi que celle créant la vignette (loi de finances logiquement), un article disposant : **« *Les articles 284 bis à 284 sexies bis du code des douanes sont abrogés* »**

Diminution de la taxe à l'essieu :

dans la même loi que celle créant la vignette (loi de finances logiquement), un article **modifiant les tarifs qui figurent dans le tableau de l'article 284 ter du code des douanes.**

Le document du GT ne comporte pas de précisions sur l'ampleur de la diminution.

PROPOSITION SD-B1.6 : OBLIGER LES CHARGEURS À INTÉGRER DES CLAUSES ENVIRONNEMENTALES

POINTS D'ATTENTION

Les entreprises du transport se sont engagées dans un programme volontaire de réduction des émissions sur la période 2018-2020, qui a été renouvelé jusqu'en 2023 (EVE). Ce programme prévoit un certain nombre d'actions, qui restent d'application volontaire.

Les entreprises du champ d'application de la proposition sont déjà soumises à l'obligation de réaliser une déclaration de performance extra-financière (DPEF) annuelle en vertu de l'article L. 225-102-1 du code de commerce qui impose que cette déclaration comprenne "notamment des informations relatives aux conséquences sur le changement climatique de l'activité de la société et de l'usage des biens et services qu'elle produit, à ses engagements sociétaux en faveur du développement durable, de l'économie circulaire, de la lutte contre le gaspillage alimentaire (...)".

L'article R. 225-104 du code de commerce précise que la DPEF s'applique aux :

- ➜ sociétés cotées ayant plus de 500 salariés et, soit un total de bilan dépassant 20 M€, soit un chiffre d'affaires supérieur à 40 M€
- ➜ sociétés non cotées ayant plus de 500 salariés avec un total de bilan ou de chiffre d'affaires supérieur à 100 M€

L'article R. 225-105 précise les informations que cette DPEF annuelle doit contenir, notamment en matière environnementale, et plus précisément sur le changement climatique (II, A, 2° d) il s'agit :

- ➜ des postes significatifs d'émissions de gaz à effet de serre générées du fait de l'activité de la société, notamment par l'usage des biens et services qu'elle produit ;
- ➜ des mesures prises pour l'adaptation aux conséquences du changement climatique ;
- ➜ des objectifs de réduction fixés volontairement à moyen et long termes pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et les moyens mis en œuvre à cet effet.

Ainsi, **le droit existant prévoit déjà que pour les entreprises d'une certaine taille, il y a une obligation de prendre en compte les postes significatifs d'émissions générées du fait de l'activité de la société et de fixer des objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre.**

Cette obligation d'information existe mais peut être précisée pour les entreprises « chargeur ». Il s'agit notamment d'ancrer le fait que pour les entreprises chargeurs, les postes d'émissions liées au transport amont et au transport aval doivent être considérés comme significatifs.

La définition d'entreprise "chargeur" n'existe pas dans le droit français, mais le comité légistique comprend que les membres souhaitent inclure les commanditaires des marchandises. Ainsi seraient incluses l'ensemble des entreprises responsables indirectement du transport de marchandise et pas seulement les entreprises rendant des services de transport.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Il s'agit de créer un article L225-102-6, à la suite des articles L. 225-102-1 à L225-102-5 du code du commerce qui comportent déjà des dispositions relatives à la déclaration annuelle de performance extra-financière.

Ce nouvel article apporterait des précisions sur le champ des émissions de gaz à effet de serre concernées ainsi que le plan d'action lié à la prise en compte de l'empreinte environnementale du transport de marchandises pour les entreprises soumises à la déclaration de performance extra-financière.

Article L. 225-102-6 du code de commerce :

"I. - Afin de réduire l'empreinte environnementale du transport de marchandises, les entreprises visées à l'article L. 225-102-1 du présent code, prennent systématiquement en compte les postes d'émissions directes et indirectes liées aux activités de transports amont et aval aux fins de l'élaboration de la déclaration de performance extrafinancière.

II. - Celle-ci contient alors des plans d'actions constitués d'objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre

associées aux activités mentionnées au I du présent article et des indicateurs permettant le suivi de leur mise en œuvre. Ces objectifs ainsi que leurs indicateurs sont transmis par voie électronique à l'autorité administrative.

III. - Les premiers plans d'action sont transmis au plus tard le 30 juin 2024.

IV. - Un bilan national des plans d'action prévus par les entreprises, est publié par le ministre chargé du climat. Le bilan porte sur l'efficacité globale à attendre des plans d'actions, au regard notamment des objectifs de la stratégie bas-carbone mentionnée à l'article L. 221-1 B du code de l'environnement.

IV. - Dans le cas où une entreprise n'aurait pas déposé son plan d'action dans le délai fixé au III., l'autorité administrative l'enjoint par notification de le faire dans un délai de 4 mois, qui court à compter de cette notification. À l'issue de ce délai et en cas d'inexécution, l'entreprise est redevable d'une astreinte au plus égale à 20 € courant par jour de retard. Le montant total de cette astreinte ne peut être supérieur au dix millième du chiffre d'affaires de l'entreprise.

V. - Les modalités d'application du présent article ainsi que les conditions dans lesquelles il peut être dérogé à l'échéance indiquée au III, sont précisées par voie réglementaire."

Se déplacer - Objectif B2

RÉDUIRE À ZÉRO LES ÉMISSIONS DES NAVIRES LORS DE LEURS OPÉRATIONS DANS LES PORTS (EMBARQUEMENT ET DÉBARQUEMENT DE PASSAGERS OU DE MARCHANDISES)

Impact gaz à effet de serre :

★

L'effet sur les émissions de gaz à effet de serre est faible ; cet proposition porte davantage sur la pollution locale (particules fines et NOx) et concerne un secteur économique de petite taille. Elle peut cependant contribuer à faire évoluer la flotte de navire vers des motorisations électriques.

Résultat du vote :

Nombre d'inscrits : 151
Nombre de votants : 150
Nombre d'abstentions : 1
Nombre de suffrages exprimés : 146
OUI : 95,9 %
NON : 4,1 %
Pourcentage de votes blancs sur le nombre de votants : 2,7 %

PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DE L'OBJECTIF

Notre ambition est de faire cesser les émissions de gaz à effet de serre et les pollutions totalement injustifiées dans les ports.

Pour ce faire, nous proposons de :

TL **PROPOSITION SD-B2.1** : Interdire l'usage des moteurs polluants lors des arrêts dans les ports

TL **PROPOSITION SD-B2.2** : Mettre à disposition les moyens d'alimenter en électricité les navires à quai pour permettre une réduction des émissions liées à l'usage des moteurs

PROPOSITION SD-B2.3 : Agir sur la réglementation internationale pour encadrer les émissions des gaz à effet de serre des navires

PRÉSENTATION DÉTAILLÉE DE L'OBJECTIF

Nous voulons que d'ici 2030, le transport maritime se modernise pour limiter ses émissions de CO_2, à commencer par les ports dans lesquels elles sont évitables.

Notre ambition est de faire cesser les émissions de gaz à effet de serre et les pollutions totalement injustifiées dans les ports.

Concrètement nous proposons :

- ➜ D'interdire l'usage des moteurs polluants lors des arrêts dans les ports ;
- ➜ De mettre à disposition les moyens d'alimenter en électricité les navires à quai pour permettre une réduction des émissions liées à l'usage des moteurs.

Par ailleurs, pour un impact plus large à moyen terme sur les émissions des navires, nous recommandons :

- ➜ D'agir sur la réglementation internationale pour encadrer les émissions des gaz à effet de serre des navires ;
- ➜ D'accélérer la transition énergétique des navires.

Nous soutenons par ailleurs les démarches volontaristes des transporteurs visant à réduire la vitesse des navires pour limiter les émissions au niveau international.

(TL) PROPOSITION SD-B2.1 : INTERDIRE L'USAGE DES MOTEURS POLLUANTS LORS DES ARRÊTS DANS LES PORTS

Nous proposons d'interdire l'usage des moteurs polluants lors des arrêts dans les ports.

(TL) PROPOSITION SD-B2.2 : METTRE À DISPOSITION LES MOYENS D'ALIMENTER EN ÉLECTRICITÉ LES NAVIRES À QUAI POUR PERMETTRE UNE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS LIÉES À L'USAGE DES MOTEURS

En complément de la proposition précédente, il s'agit de permettre aux navires à quai de s'alimenter en électricité.

Pour ce faire, nous proposons d'établir un plan d'équipement des ports (en fonction de leur statut), en commençant par les zones où les émissions sont les plus importantes.

PROPOSITION SD-B2.3 : AGIR SUR LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE POUR ENCADRER LES ÉMISSIONS DES GAZ À EFFET DE SERRE DES NAVIRES

Nous recommandons d'agir sur la réglementation internationale pour encadrer les émissions des gaz à effet de serre des navires. Nous avons conscience que c'est bien le trafic maritime international et non pas national qui est la source de la grande majorité des émissions.

***

Nous soutenons par ailleurs les démarches volontaristes des transporteurs visant à réduire la vitesse des navires pour limiter les émissions au niveau international.

Nous avons conscience que ces propositions vont avoir un impact sur les acteurs suivants au sein de la société :

- ➜ L'ensemble des professionnels du secteur maritime (transport de marchandises ou de

passagers et croisiéristes) ;

➜ Indirectement, les gestionnaires des ports.

Cela nécessite, pour que l'objectif soit atteint, que l'État, les individus et le secteur privé prennent les mesures suivantes :

➜ **Par l'État :**

- Faire évoluer la réglementation.

➜ **Par les gestionnaires des ports :**

- Mettre à disposition les moyens d'alimenter en électricité les navires à quai pour permettre une réduction des émissions liées à l'usage des moteurs.

PROPOSITION SD-B2.1 : INTERDIRE L'USAGE DES MOTEURS POLLUANTS LORS DES ARRÊTS DANS LES PORTS

POINTS D'ATTENTION

Les règles visant à lutter contre la pollution par les navires sont fixées au niveau international pour ce qui concerne la navigation en mer et par la règlementation européenne s'agissant su séjour des navires dans les ports de l'Union.

Les conventions relatives à la navigation commerciale se négocient au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI). La question de la pollution par les navires a fait l'objet de la convention Marpol[1] de 1973 qui a été récemment amendée pour ramener la teneur en soufre (SOx) des carburants marins de 3,50 % à 0,50 % à compter du 1er janvier 2020.

Par ailleurs, le plafond de la teneur en soufre applicable aux fuel-oils utilisés à bord des navires exploités dans les zones de contrôle des émissions de SOx (SECA) a été fixé à 0,10 % depuis le 1er janvier 2015 par l'OMI. Les SECA créées en vertu de l'Annexe VI de MARPOL du fait de l'intensité de leur trafic maritime sont les suivantes : mer Baltique, mer du Nord, Amérique du Nord (couvrant les zones côtières désignées au large des États-Unis et du Canada) et la zone maritime caraïbe des États-Unis (entourant Porto Rico et les Îles Vierges américaines).

S'agissant de la situation dans les ports européens, la directive UE n° 2016/802 du 11 mai 2016[2] a fait l'objet d'une transposition à l'article L 218-2-III du code de l'environnement qui dispose que « *les navires à quai durant plus de deux heures consécutives selon les horaires publiés doivent utiliser des combustibles marins dont la teneur en soufre est inférieure ou égale à 0,10 %, exception faite des navires qui stoppent toutes les machines et utilisent le branchement électrique à quai lorsqu'ils sont à quai dans les ports.* »

Cette évolution, somme toute relativement récente, du cadre réglementaire, conduit les armements maritimes à s'adapter (utilisation de fuel-oil à faible teneur en soufre, dispositifs d'épuration des gaz d'échappement, motorisation au gaz naturel liquéfié, etc.) et les ports à trouver la réponse à de nouveaux besoins (soutage en GNL, alimentation électrique à quai…).

Le fait que les échanges commerciaux dans le monde s'effectuent à 90 % par voie maritime, explique le fait que les problèmes touchant relatifs à la navigation maritime ne peuvent trouver de solution que dans un cadre multinational.

Une transcription juridique par une norme de droit interne n'apparaît donc pas possible.
Une recommandation serait plus appropriée.

PROPOSITION SD-B2.2 : METTRE À DISPOSITION LES MOYENS D'ALIMENTER EN ÉLECTRICITÉ LES NAVIRES À QUAI POUR PERMETTRE UNE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS LIÉES AUX MOTEURS

POINTS D'ATTENTION

Des textes majeurs ont déjà été pris aux niveaux communautaire et national sur ce sujet.

- ➔ la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (transposée en France par le décret n° 2017-26 du 12 janvier 2017 relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques)
- ➔ Arrêté du 8 décembre 2017 relatif aux spécifications techniques des installations d'alimentation électrique à quai pour les transports maritimes

Les mesures à prendre seront des mesures d'investissement plus que des mesures juridiques. En effet, l'application de ces textes va nécessiter, pour les gestionnaires des activités portuaires, la mise à disposition de points d'alimentation électriques sur les quais d'une puissance supérieure à 1MW. Cela se traduira par la construction d'installations électriques haute tension avec postes de transformation de puissance suffisante pour alimenter plusieurs navires.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Il n'y a pas de texte à modifier compte tenu de la réglementation déjà existante.

La mise en œuvre de la proposition passe par une recommandation au gouvernement d'engager un grand plan d'équipement des ports en infrastructures électriques (et également en gaz naturel liquéfié « GNL ») ainsi que les budgets associés nécessaires. A cette occasion devrait être traitée la question de la répartition des charges entre État, ports et utilisateurs pour le déploiement de ces infrastructures électriques.

1. Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973.
2. Directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides.

Famille C

AIDER À LA TRANSITION VERS UN PARC PLUS PROPRE, EN RÉGLEMENTANT LES VÉHICULES

Se déplacer - Objectif C1

AGIR SUR LA RÉGLEMENTATION ET AIDER À LA TRANSITION VERS UN PARC DE VÉHICULES PROPRES

Impact gaz à effet de serre :

★ ★ ★

Ces propositions auront un effet très important sur les émissions des véhicules particuliers, qui représentent près de la moitié des émissions des transports.

Résultat du vote :

Nombre d'inscrits : 151
Nombre de votants : 149
Nombre d'abstentions : 2
Nombre de suffrages exprimés : 142
OUI : 86,6 %
NON : 13,4 %
Pourcentage de votes blancs sur le nombre de votants : 4,7 %

PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DE L'OBJECTIF

Notre ambition est de faire évoluer le plus vite possible, et avant 2030, le paysage du parc automobile français qui est encore majoritairement thermique, et comporte une part croissante de SUV (Sport Utility Vehicle).

Pour ce faire, nous proposons de :

TL **PROPOSITION SD-C1.1** : Augmenter le bonus pour les véhicules peu polluants, afin d'aider davantage les ménages et les professionnels dans leur évolution

TL **PROPOSITION SD-C1.2** : Renforcer très fortement le malus sur les véhicules polluants et introduire le poids comme un des critères à prendre en compte

TL **PROPOSITION SD-C1.3** : Interdire dès 2025 la commercialisation de véhicules neufs très émetteurs ; les véhicules anciens pouvant continuer de circuler

TL **PROPOSITION SD-C1.4** : Moduler les taxes sur les contrats d'assurance en fonction de l'émission de CO_2 pour encourager les véhicules propres

PROPOSITION SD-C1.5 : Permettre l'accès à des véhicules propres en développant la location de longue durée

TL **PROPOSITION SD-C1.6** : Proposer des prêts à taux zéro, avec la garantie de l'État, pour l'achat d'un véhicule peu émetteur (léger et pas trop cher)

TL **PROPOSITION SD-C1.7** : Créer des vignettes vertes à positionner sur les plaques d'immatriculation pour les véhicules les plus propres et donnant accès à des services particuliers : accès au centre-ville, places de parking, etc.

PROPOSITION SD-C1.8 : Prévoir un plan de formation pour les garagistes, et plus largement de la filière « pétrole », pour accompagner la transformation progressive du parc automobile (nouveaux moteurs, carburants, systèmes)

PRÉSENTATION DÉTAILLÉE DE L'OBJECTIF

Nous voulons que d'ici 2030, le parc automobile ait très sensiblement évolué vers la disparition progressive des véhicules thermiques, qui sont les principaux émetteurs de CO_2.

Pour ce faire, nous pensons qu'il faut inciter les Français à s'équiper de véhicules faiblement émetteurs ou non carbonés et aider les ménages les moins aisés à changer progressivement de véhicule. Des actions existent dans ce sens, mais elles doivent être considérablement accentuées.

Les véhicules thermiques très émetteurs doivent disparaître progressivement et laisser la place à un parc plus propre (hybride, électrique, hydrogène). Cette transition doit être encadrée et accompagnée. Nous refusons d'octroyer aux populations à fort pouvoir d'achat des droits d'émettre des gaz à effet de serre et aux constructeurs de pouvoir encore produire des véhicules fortement émetteurs.

Nos propositions concernent également les petits utilitaires des artisans et des commerçants (ces utilisateurs représentent 19 % des émissions des transports), et plus largement les véhicules des professionnels.

Nous avons bien compris que la loi LOM adoptée en décembre 2019 prévoit des mesures concrètes de verdissement des flottes des entreprises et des administrations, mais nous pensons que cela n'est pas suffisant.

Concrètement, nous proposons un bouquet d'actions complémentaires permettant d'aller plus loin dans le renouvellement du parc automobile :

- ➜ Augmenter le bonus pour les véhicules peu polluants, afin d'aider davantage les ménages et les professionnels dans leur évolution ;
- ➜ En compensation, renforcer très fortement le malus sur les véhicules polluants et introduire le poids comme un des critères à prendre en compte. Des exemptions pour les familles nombreuses seront à prévoir.
- ➜ Interdire dès 2025 la commercialisation de véhicules neufs très émetteurs ; les véhicules anciens pouvant continuer de circuler ;
- ➜ Moduler les taxes sur les contrats d'assurance en fonction de l'émission de CO_2 pour encourager les véhicules propres et inciter les compagnies d'assurance à favoriser les véhicules propres dans leurs contrats ;
- ➜ Permettre l'accès à des véhicules propres en développant la location de longue durée (véhicules électriques ou hybrides) par une aide de l'État. Cela évite un investissement important en une fois et rend moins dépendant à la voiture ;
- ➜ Proposer des prêts à taux zéro, avec la garantie de l'État, pour l'achat d'un véhicule propre ;
- ➜ Agir sur les comportements en créant des vignettes vertes à positionner sur les plaques d'immatriculation pour les véhicules les plus propres et donnant accès à des services particuliers : accès au centre-ville, places de parking, etc. Ces vignettes seront un signe positif et visible de tous.(Annexe graphique d'exemple apportée par le groupe d'appui) ;
- ➜ Pour accompagner la transformation progressive du parc automobile (nouveaux moteurs, carburants, systèmes), prévoir un plan de formation pour les garagistes et plus largement pour la filière « pétrole ».

Ces propositions peuvent être renforcées progressivement mais doivent être lancées dès 2021.

PROPOSITION SD-C1.1 : AUGMENTER LE BONUS POUR LES VÉHICULES PEU POLLUANTS, AFIN D'AIDER DAVANTAGE LES MÉNAGES ET LES PROFESSIONNELS DANS LEUR ÉVOLUTION

Nous proposons d'augmenter le bonus pour les véhicules peu polluants, afin d'aider davantage les ménages et les professionnels dans leur évolution :

➜ Après échange avec le groupe d'appui, nous proposons une augmentation du montant du bonus à 9 000 € (soit + 25%), en répartissant ce bonus entre le bonus poids et le bonus CO_2 ;

➜ En complément, créer un bonus de 1000 euros pour l'achat de véhicules d'occasion peu polluants, à condition de conserver le véhicule pendant au moins 3 ans et que le véhicule ait au moins 5 ans. Des garde-fous juridiques devront être prévus pour limiter les éventuels abus ;

➜ Ouvrir la prime à la conversion pour les véhicules très polluants quelle que soit l'ancienneté du véhicule ;

➜ Les prix des voitures dans les départements d'outre-mer étant en moyenne 5 à 8 % plus chers, nous proposons l'augmentation du montant du bonus spécifique pour les outre-mer à 10 000 € (soit +33%), en répartissant ce bonus entre le bonus poids et le bonus CO_2.

Pour information : le bonus dépend des émissions du véhicule et de son prix. Il est de 6 000€ pour les véhicules électriques de moins de 45 000 €.

Pour les particuliers

Prix du véhicule	Voiture électrique	Utilitaire électrique / voiture hydrogène
< 45.000 €	6.000 €	6.000 €
45.000 – 60.000 €	3.000 €	3.000 €
> 60.000 €	0 €	3.000 €, et tombe à 0 € au-delà de 60.000 €

Pour les professionnels

Prix du véhicule	Voiture électrique	Utilitaire électrique / voiture hydrogène
< 45.000 €	3.000 €	3.000 €
45.000 – 60.000 €	3.000 €	3.000 €
> 60.000 €	0 €	3.000 €

PROPOSITION SD-C1.2 : RENFORCER TRÈS FORTEMENT LE MALUS SUR LES VÉHICULES POLLUANTS ET INTRODUIRE LE POIDS COMME UN DES CRITÈRES À PRENDRE EN COMPTE

En compensation, nous proposons de renforcer très fortement le malus sur les véhicules polluants et d'introduire le poids comme un des critères à prendre en compte :

➜ À ce jour, le malus a un seuil de déclenchement assez élevé : 110 g de CO_2/km. L'objectif européen pour 2020 est de 95 g de CO_2/km. Au total, moins de 5 % des véhicules ont un malus de plus de 1 000 €. L'objectif est d'accentuer la courbe ;

➜ Des exemptions pour les familles nombreuses seront à prévoir.

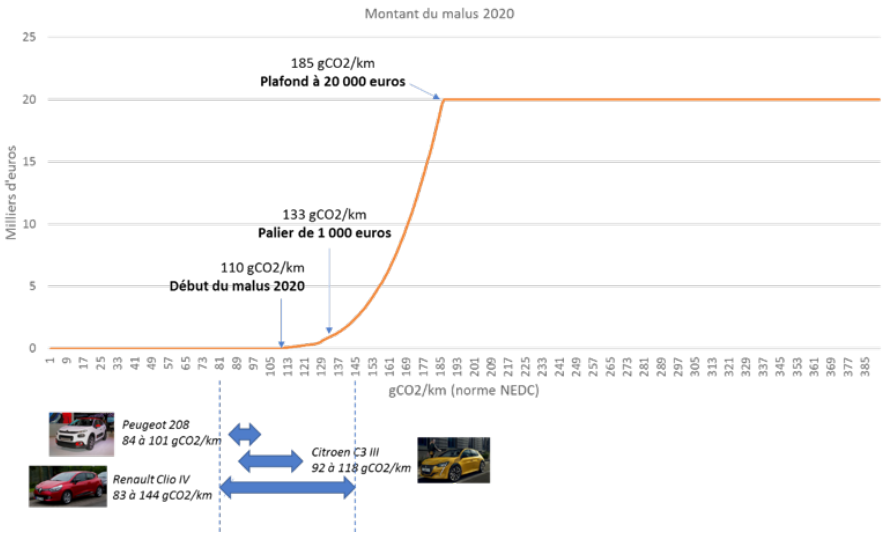
S'agissant du bonus et du malus, voici des éléments d'information apportés par le groupe d'appui:

Actuellement, le malus dépend uniquement des émissions de CO_2 du véhicule, en grammes de CO_2/km. Il commence à 110 g de CO_2/km, puis il croît jusqu'à atteindre un plafond de 20 000 € pour les véhicules émettant 185 g de CO2/km ou plus. A 133 g de CO_2/km, le malus est de 1000 €.

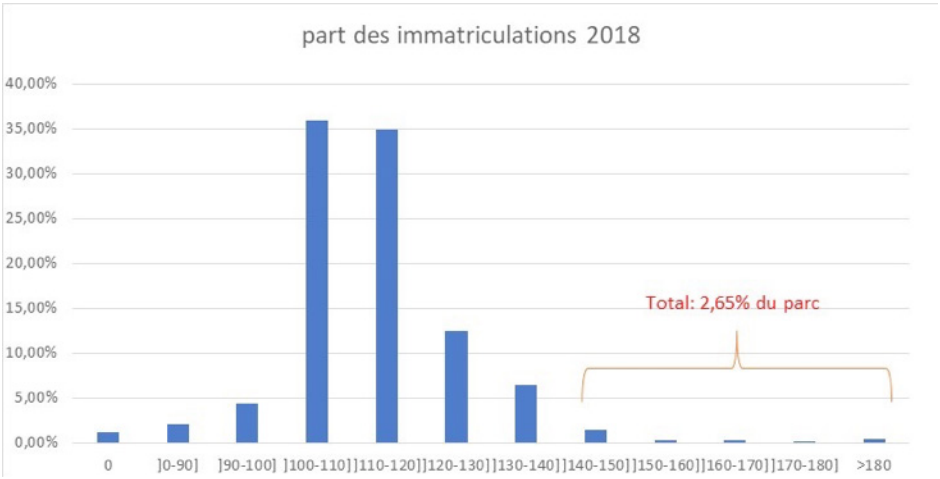
➜ Au total, ce dispositif semble insuffisant pour atteindre l'objectif européen d'une moyenne de 95 g de CO_2/km en 2021 ;

➜ En outre, l'existence d'un plafond signifie que le carbone n'est plus taxé pour les véhicules très polluants.

La forme actuelle du malus est résumée dans le graphique suivant :



En 2018, les ventes de véhicules étaient majoritairement dans la tranche de 100 à 120 g de CO_2/km. Seuls 2,65 % des véhicules émettaient davantage que 140 g de CO_2/km. Ces ventes sont résumées dans le graphique suivant :



NB : les achats de véhicules neufs sont pour moitié réalisés par des entreprises, et pour moitié par des ménages, généralement aisés. Les ménages moins aisés se tournent davantage vers le marché d'occasion.

Ce malus ne prend pas en compte le poids, alors que les véhicules plus lourds ont un impact bien plus important sur le climat : ils consomment davantage de carburants, ils nécessitent davantage de matériaux pour être construits et, pour les véhicules électriques, des batteries bien plus importantes. En outre, les véhicules plus lourds présentent de nombreuses autres externalités : les accidents qu'ils causent sont plus graves (en particulier pour les véhicules hauts, type SUV, dont les pare-chocs sont à hauteur des organes vitaux des piétons), le freinage émet davantage de particules fines, et ils occupent davantage d'espace public, au détriment des autres modes de transport moins polluants. Intégrer le poids dans le barème se justifie donc à divers titres.

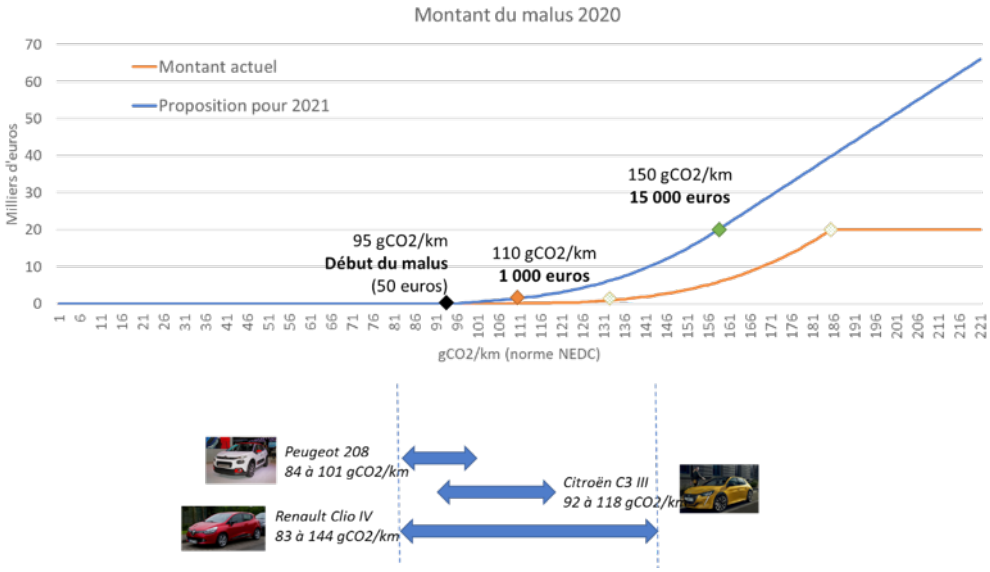
En revanche, le groupe a bien noté le fait que des véhicules plus grands peuvent être nécessaires pour les familles nombreuses, ce qui justifie de maintenir une exemption de malus pour les familles nombreuses sur certains types de véhicules familiaux.

La traduction technique proposée pour cette mesure :

➔ Pour le malus CO_2 :

- Taxer plus tôt, dès 95 g de CO_2/km, à 50 euros ;
- Atteindre un malus dissuasif plus rapidement, avec un malus de 1000 euros dès 110 g de CO_2/km et de 15 000 euros à 150 g de CO_2/km ;
- Supprimer le plafond du malus pour ne plus avoir de carbone non taxé.

En pratique, le barème pour 2021 pourrait être le suivant :



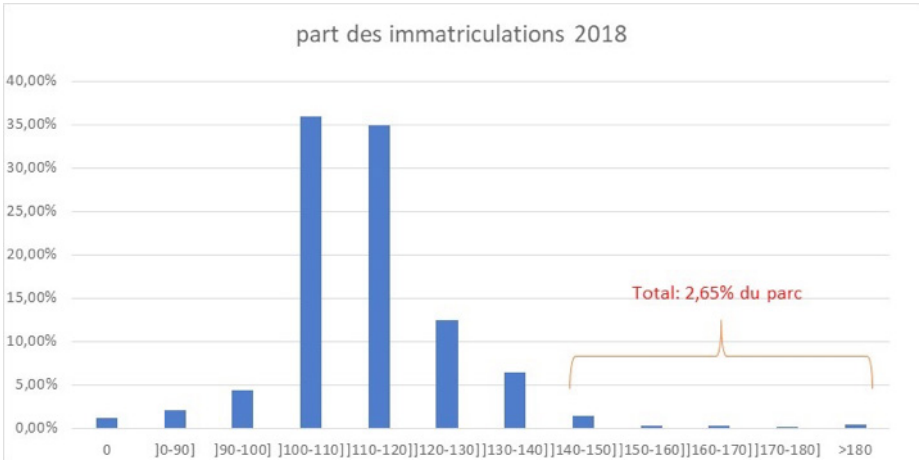
Les réductions ou exemptions actuelles du malus sont conservées, en particulier la réduction pour les familles nombreuses (trois enfants ou plus) avec une réduction de 20g de CO_2/km pour chaque enfant à partir du troisième enfant.

À long terme, le bonus-malus devra continuer à évoluer pour atteindre les objectifs nationaux de décarbonation du secteur des transports en 2050, ainsi que les objectifs européens de réduction d'émissions, soit une moyenne de 81 g de CO_2/km en 2025 et 59 g de CO_2/km en 2030 sur les ventes de véhicules neufs.

PROPOSITION SD-C1.3 : INTERDIRE DÈS 2025 LA COMMERCIALISATION DE VÉHICULES NEUFS TRÈS ÉMETTEURS ; LES VÉHICULES ANCIENS POUVANT CONTINUER DE CIRCULER

La France s'est engagée à atteindre la fin des ventes pour 2040. Dans cet esprit, et afin de fixer un jalon intermédiaire, cette proposition vise à fixer un calendrier pour interdire progressivement la vente des véhicules les plus polluants.

En 2018, les ventes de véhicules étaient majoritairement dans la tranche de 100 à 120 g de CO_2/km. Seuls 2,65 % des véhicules émettaient davantage que 140 g de CO_2/m. Ces ventes sont résumées dans le graphique suivant :



Après échange avec le groupe d'appui, le groupe préconise le choix d'une option volontariste en ligne avec l'objectif global : interdiction des ventes de véhicules neufs à hauteur de 90 g de CO_2/km en 2030 et de 110g de CO_2/km en 2025.

Nous demandons également à l'État de mieux contrôler l'utilisation des aides et financements publics (à l'emploi, à la R&D, etc.) accordés aux constructeurs automobiles pour s'assurer qu'ils contribuent bien à des investissements vers des véhicules plus propres, et, au besoin, d'accentuer les sanctions si tel n'est pas le cas.

PROPOSITION SD-C1.4 : MODULER LES TAXES SUR LES CONTRATS D'ASSURANCE EN FONCTION DE L'ÉMISSION DE CO_2 POUR ENCOURAGER LES VÉHICULES PROPRES

Cette proposition vise à moduler les taxes sur les contrats d'assurance automobile en fonction de l'émission de CO_2 et du poids du véhicule pour encourager les véhicules propres et inciter les compagnies d'assurance à favoriser dans leurs contrats les véhicules propres.

Pour ce faire, nous proposons de mettre en place, en se plaçant sur le même barème que les bonus-malus, une majoration et une minoration de la taxe à coût global constant pour les finances publiques (l'idée est que les plus et les moins se compensent)

L'État contrôlera que l'adaptation de cette taxe n'a pas d'effet global sur l'augmentation du prix des contrats d'assurance et pourra, par un label, inciter les compagnies d'assurance à favoriser les véhicules propres.

PROPOSITION SD-C1.5 : PERMETTRE L'ACCÈS À DES VÉHICULES PROPRES EN DÉVELOPPANT LA LOCATION DE LONGUE DURÉE

Cette proposition a pour objet de permettre l'accès à des véhicules propres en développant la location de longue durée de véhicules électriques ou hybrides par une aide de l'État, pour les ménages les moins favorisés, les personnes âgées ou en situation de précarité.

Cela évite un investissement important en une fois et rend moins dépendant à la voiture.

- ➔ Un fonds national pourrait être créé ;
- ➔ Pour agir sur les loueurs, il pourrait être intéressant d'autoriser des durées d'amortissement accélérées, rendant ainsi possible et attractif le verdissement de leur flotte.

PROPOSITION SD-C1.6 : PROPOSER DES PRÊTS À TAUX ZÉRO, AVEC LA GARANTIE DE L'ÉTAT, POUR L'ACHAT D'UN VÉHICULE PEU ÉMETTEUR (LÉGER ET PAS TROP CHER)

Les véhicules propres étant à ce jour plus onéreux, il est utile de favoriser la transition en mettant en œuvre des dispositifs permettant leur achat. Les véhicules propres achetés neufs constitueront le parc de véhicule d'occasion de demain : il est intéressant « d'amorcer la pompe » en favorisant leur acquisition.

Pour ce faire, nous souhaitons proposer des prêts à taux zéro, avec la garantie de l'État pour l'achat d'un véhicule propre. Ces prêts pourront être limités à des gammes de véhicules légers et pas trop chers.

Dans cette proposition, les prêts à taux zéro pourraient être élargis au changement de moteur d'un véhicule ancien :

- ➔ Cette évolution (par exemple, installer un moteur éthanol ou électrique dans une voiture dont le moteur était thermique à l'origine), appelée retrofit est permise par les textes ;[1]
- ➔ Nous souhaitons que les aides prévues pour l'achat d'un véhicule neuf soient élargies au changement de moteur d'une voiture existante ;

1. https://reporterre.net/changer-de-voiture-et-si-on-changeait-plutot-le-moteur
https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/12/17/la-france-devrait-autoriser-en-2020-la-conversion-electrique-des-vehicules-thermiques_6023128_3234.html

➔ Pour les personnes à faible et très faible revenu, nous souhaitons la prise en charge totale du coût du changement de moteur quand elles souhaiteront passer d'un moteur thermique vers un moteur fonctionnant à l'éthanol.

(TL) PROPOSITION SD-C1.7 : CRÉER DES VIGNETTES VERTES À POSITIONNER SUR LES PLAQUES D'IMMATRICULATION POUR LES VÉHICULES LES PLUS PROPRES ET DONNANT ACCÈS À DES SERVICES PARTICULIERS : ACCÈS AU CENTRE-VILLE, PLACES DE PARKING, ETC.

Cette proposition vise à créer des vignettes vertes à positionner sur les plaques d'immatriculation pour les véhicules les plus propres et donnant accès à des services particuliers : accès au centre-ville, places de parking, etc. Ces vignettes seront un signe positif et visible de tous, montrant que le véhicule est propre.

PROPOSITION SD-C1.8 : PRÉVOIR UN PLAN DE FORMATION POUR LES GARAGISTES, ET PLUS LARGEMENT DE LA FILIÈRE « PÉTROLE », POUR ACCOMPAGNER LA TRANSFORMATION PROGRESSIVE DU PARC AUTOMOBILE (NOUVEAUX MOTEURS, CARBURANTS, SYSTÈMES)

Afin d'accompagner la transformation progressive du parc automobile (nouveaux moteurs, carburants, systèmes), nous proposons de prévoir un plan de formation pour les garagistes et plus largement pour la filière « pétrole ». Ce plan peut être progressivement renforcé mais doit être lancé dès 2021.

***

Nous avons conscience que ces propositions vont avoir un impact sur les acteurs suivants au sein de la société :

➔ L'ensemble des automobilistes et notamment les ménages les plus défavorisés (pour lesquels le remplacement d'un véhicule est difficile) ainsi que les habitants des zones rurales ou moins densément peuplées qui sont plus dépendants de la voiture. Si les incitations ne sont pas suffisantes pour aider les ménages à acquérir un véhicule moins émetteur de CO_2, la transition sera plus lente et injuste socialement ;

➔ Les entreprises, et notamment les plus petites qui auront plus de difficulté à verdir leur flotte ;

➔ Les constructeurs automobiles, qui devront accélérer leur évolution.

Cela nécessite, pour que l'objectif soit atteint, que l'État, les individus et le secteur privé prennent les mesures suivantes :

➔ **Par l'État :**
- Évolution de la réglementation sur les différents points évoqués.

➔ **Par les constructeurs automobiles :**
- Développement d'une stratégie visant les véhicules moins émetteurs et moins lourds.

AVIS ALTERNATIF

Nous souhaitons que la notion de SUV soit supprimée du texte, car elle focalise les propositions sur ce type de véhicule, alors que ce qui compte c'est le poids et l'empreinte carbone du véhicule, qu'il soit de type SUV ou pas.

13 soutiens : Eric J, Paul, William A, Victor, Guillaume, Dominique, Jean-Luc, Samyr A, Marie-Line, Hugues-Olivier, Yolande, Viviane et Martine R

PROPOSITION SD-C1.1 : AUGMENTER LE BONUS POUR LES VÉHICULES PEU POLLUANTS, AFIN D'AIDER DAVANTAGE LES MÉNAGES ET LES PROFESSIONNELS DANS LEUR ÉVOLUTION

POINTS D'ATTENTION

La proposition regroupe trois sous-propositions :

- ➜ augmenter le montant du bonus à 9 000 euros (soit + 25 %), en répartissant ce bonus entre le bonus poids et le bonus CO_2 ;
- ➜ créer un bonus de 1000 euros pour l'achat de véhicules d'occasion peu polluants, à condition de conserver le véhicule pendant au moins 3 ans et que le véhicule ait au moins 5 ans et prendre en considération la situation des Outre-Mer en augmentant le montant du bonus spécifique pour les outre-mer à 10 000 € ;
- ➜ ouvrir la prime à la conversion pour les véhicules très polluants quelle que soit l'ancienneté du véhicule.

Régime actuel :

Le bonus dépend des émission du véhicule et de son prix. Il est de 6000 euros pour les véhicules électriques de moins de 45000 euros.

Pour les particuliers

Prix du véhicule	Voiture électrique	Utilitaire électrique / voiture hydrogène
< 45.000 €	6.000 €	6.000 €
45.000 > 60.000 €	3.000 €	3.000 €
60.000 €	0 €	3.000 € et tombe à 0 € au-delà de 60.000 €

Pour les professionnels

Prix du véhicule	Voiture électrique	Utilitaire électrique / voiture hydrogène
< 45.000 €	3.000 €	3.000 €
45.000 – 60.000 €	3.000 €	3.000 €
> 60.000 €	0 €	3.000 €

Les membres ont proposé d'instaurer à la fois un bonus-malus sur les émissions de CO_2 et un bonus-malus sur le poids des véhicules (voir SDC1.2). Dans ce cadre, compte tenu du poids élevé des véhicules hybrides, il a été décidé d'élargir le bonus sur les émissions aux véhicules hybrides pour qu'ils ne soient pas trop pénalisés.

Depuis le 1er mars 2020, les émissions de CO_2 des véhicules sont calculées à partir d'une nouvelle norme, dite WLTP, donnant des résultats plus proches des émissions réelles. Les éléments de barème évoqués lors des discussions du groupe « se déplacer » de la convention citoyenne, étaient basés sur l'ancienne norme, dite NEDC. Il a donc été nécessaire de « traduire » ces éléments de barème dans la nouvelle norme WLTP.

La tarification est assez complexe à déterminer : à prévoir pour toutes les catégories de véhicules (camionnettes…) et avec une approche croisée poids et émissions de CO_2.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

1/ Modifier l'art D 251-1 du code de l'énergie :

"Une aide, dite bonus écologique, est attribuée à toute personne physique majeure justifiant d'un domicile en France ou à toute personne morale justifiant d'un établissement en France et à toute administration de l'Etat qui acquiert ou qui prend en location, dans le cadre d'un contrat d'une durée supérieure ou égale à deux ans, un véhicule automobile terrestre à moteur qui, à la date de sa facturation ou à la date de versement du premier loyer prévu par le contrat de location du véhicule :

1° Appartient :

a) Soit à la catégorie des voitures particulières ou des camionnettes au sens de l'article R. 311-1 du code de la route ou à une catégorie de véhicules faisant l'objet d'une mesure des émissions de dioxyde de carbone en application du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 ; [….]

2° ~~N'a pas fait l'objet précédemment d'une première immatriculation en France ou à l'étranger ;~~ **a fait l'objet d'une**

immatriculation précédente et émet moins de 95g de CO_2 par km (norme NEDC) ou moins de 105 g de CO_2 par km (norme WLTP) pour les véhicules immatriculés à compter du 1er mars 2020 ;

2/ Modifier l'article D251-7 du code de l'énergie :

Le montant de l'aide prévue à l'article D. 251-1 est fixé comme suit :

1° Pour les véhicules mentionnés au 2° de l'article D. 251-1, si le véhicule est acquis ou loué par une personne physique, le montant de l'aide est fixé à 1 000 euros. Il doit être conservé pendant au moins trois ans et doit avoir un âge minimal de cinq ans sous peine de remboursement du bonus écologique ;

2° Pour les véhicules mentionnés au ~~5°~~ **1-a** de l'article D. 251-1 et dont le coût d'acquisition est inférieur à 45 000 euros toutes taxes comprises, incluant le cas échéant le coût d'acquisition ou de location de la batterie, le montant de l'aide est fixé à ~~27 % du coût d'acquisition toutes taxes comprises, augmenté le cas échéant du coût de la batterie si celle-ci est prise en location, dans la limite de~~ **un montant maximal de 9 000 € défini par arrêté** ~~6 000 euros~~ si le véhicule est acquis ou loué par une personne physique ou de 3 000 euros si le véhicule est acquis ou loué par une personne morale ;

3/ Prendre un décret définissant le montant du bonus écologique des véhicules en fonction des émissions de CO_2

"Le bonus total du véhicule est la somme des performances du véhicule en émissions de CO2 (tableau 1) et du poids (Tableau 2).

Tableau 1 : Bonus au regard des émissions du véhicule

Proposition bonus CO_2	
Emissions WLTP	Bonus (en €)
0	7000
1	6933
2	6867
3	6800
4	6733
5	6667
6	6600
7	6533
8	6467
9	6400
10	6333
11	6267
12	6200
13	6133
14	6067
15	6000
16	5933
17	5867
18	5800
19	5733
20	5667
21	5600
22	5533
23	5467
24	5400
25	5333
26	5267
27	5200
28	5133
29	5067
30	5000

31	4933
32	4867
33	4800
34	4733
35	4667
36	4600
37	4533
38	4467
39	4400
40	4333
41	4267
42	4200
43	4133
44	4067
45	4000
46	3933
47	3867
48	3800
49	3733
50	3667
51	3600
52	3533
53	3466
54	3400
55	3333
56	3266
57	3200
58	3133
59	3066
60	3000
61	2933
62	2866
63	2800
64	2733
65	2666
66	2600
67	2533
68	2466
69	2400
70	2333
71	2266
72	2200
73	2133
74	2066
75	2000
76	1933
77	1866
78	1800
79	1733
80	1666

81	1600
82	1533
83	1466
84	1400
85	1333
86	1266
87	1200
88	1133
89	1066
90	1000
91	933
92	866
93	800
94	733
95	666
96	600
97	533
98	466
99	400
100	333
101	266
102	200
103	133
104	66
105	0

Tableau 2 : bonus par rapport au poids du véhicule

Poids du véhicule	Bonus/malus en €
moins de 800 kg	-4000 €
de 800 à 1 200 kg	-4000 € + 10€ par kg supérieur à 800
de 1 200kg à 1 400 kg	0 €
plus de 1 400 kg	10€ par kg au-delà de 1400 kg

4/ Modifier l'article D251-3 du code de l'énergie

I.- Une aide dite prime à la conversion, est attribuée dans la limite d'une par personne jusqu'au 1er janvier 2023, à toute personne physique majeure justifiant d'un domicile en France ou à toute personne morale justifiant d'un établissement en France et à toute administration de l'Etat qui acquiert ou prend en location, [...]

II.- Une aide de 1 000 € est attribuée lorsque cette acquisition ou cette location d'un *véhicule émettant moins de 95g de CO_2 par km (norme NEDC) ou 105g de CO_2 par kilomètre (norme WLTP), quelle que soit l'ancienneté du véhicule* s'accompagne du retrait de la circulation, à des fins de destruction, d'un véhicule qui, à la date de facturation du véhicule acquis ou de versement du premier loyer [....].

PROPOSITION SD-C1.2 : RENFORCER TRÈS FORTEMENT LE MALUS SUR LES VÉHICULES POLLUANTS ET INTRODUIRE LE POIDS COMME UN DES CRITÈRES À PRENDRE EN COMPTE

POINTS D'ATTENTION

Depuis le 1er mars 2020, les émissions de CO_2 des véhicules sont calculées à partir d'une nouvelle norme, dite WLTP, donnant des résultats plus proches des émissions réelles. Les éléments de barème évoqués lors des discussions du groupe « se déplacer » de la convention citoyenne étaient basés sur l'ancienne norme, dite NEDC. Il a donc été nécessaire de « traduire » ces éléments de barème dans la nouvelle norme WLTP.

➜ La réduction pour les familles nombreuses existe déjà (article 1011 bis du code général des impôts) et n'a donc

pas à être retranscrite, les membres n'ayant pas demandé de retoucher son taux.

➜ À long terme, le bonus-malus devra continuer à évoluer pour atteindre tant les objectifs nationaux de décarbonation du secteur des transports en 2050, que les objectifs européens de réduction d'émissions, soit une moyenne de 81 gCO_2/km (norme NEDC) en 2025 et 59 gCO_2/km (norme NEDC) en 2030 sur les ventes de

➜ L'amendement pose des difficultés de transposition car il n'est pas précis (cf. paragraphe 4)

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Modifier l'article 1011 bis du code général des impôts :

I. – Il est institué une taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules prévue à l'article 1599 quindecies.

II. – La taxe est assise :

a) Pour les véhicules relevant du nouveau dispositif d'immatriculation, au sens du 4° de l'article 1007, sur les émissions de dioxyde de carbone **et sur le poids des véhicules;**

III. – Le tarif de la taxe est le suivant :

a) Pour les véhicules mentionnés au a du II :

Supprimer le tableau suivant :

Émissions de dioxyde de carbone (en grammes par kilomètre)	~~**Tarif 2020 (en euros)**~~
~~Inférieur à 138 g~~	~~0~~
~~138~~	~~50~~
~~139~~	~~75~~
~~140~~	~~100~~
~~141~~	~~125~~
~~142~~	~~150~~
~~143~~	~~170~~
~~144~~	~~190~~
~~145~~	~~210~~
~~146~~	~~230~~
~~147~~	~~240~~
~~148~~	~~260~~
~~149~~	~~280~~
~~150~~	~~310~~
~~151~~	~~330~~
~~152~~	~~360~~
~~153~~	~~400~~
~~154~~	~~450~~
~~155~~	~~540~~
~~156~~	~~650~~
~~157~~	~~740~~
~~158~~	~~818~~
~~159~~	~~898~~
~~160~~	~~983~~
~~161~~	~~1 074~~
~~162~~	~~1 172~~
~~163~~	~~1 276~~
~~164~~	~~1 386~~
~~165~~	~~1 504~~

166	1 629
167	1 761
168	1 901
169	2 049
170	2 205
171	2 370
172	2 544
173	2 726
174	2 918
175	3 119
176	3 331
177	3 552
178	3 784
179	4 026
180	4 279
181	4 543
182	4 818
183	5 105
184	5 404
185	5 715
186	6 039
187	6 375
188	6 724
189	7 086
190	7 462
191	7 851
192	8 254
193	8 671
194	9 103
195	9 550
196	10 011
197	10 488
198	10 980
199	11 488
200	12 012
201	12 552
202	13 109
203	13 682
204	14 273
205	14 881
206	15 506
207	16 149
208	16 810
209	17 490
210	18 188
211	18 905
212	19 641
Supérieur à 212	20 000

Remplacer par le Tableau 1 : Malus en fonction des émissions

Émissions de dioxyde de carbone (en grammes par kilomètre) – normes WLTP	Malus (en euros)
moins de 123g	0
123	50
124	143
125	236
126	329
127	422
128	515
129	609
130	702
131	795
132	888
133	981
134	1074
135	1172
136	1276
137	1386
138	1504
139	1629
140	1761
141	1901
142	2049
143	2205
144	2370
145	2544
146	2726
147	2918
148	3119
149	3331
150	3552
151	3784
152	4026
153	4279
154	4542
155	4818
156	5105
157	5404
158	5715
159	6039
160	6375
161	6724
162	7086
163	7462
164	7851
165	8254
166	8671
167	9103

168	9550
169	10011
170	10488
171	10980
172	11488
173	12012
174	12552
175	13109
176	13682
177	14273
178	14881
179	15506
180	16149
181	16810
182	17490
183	18188
184	18905
185	19641
au-delà de 185 g	+736 € par gramme

Insérer également ce tableau 2 : Malus en fonction du poids

Poids du véhicule	Bonus/malus en €
Moins de 800 kg	-4000
De 800 à 1 200 kg	-4000 + 10€ par kg supérieur à 800
De 1 200 kg à 1 400 kg	0
Plus de 1 400 kg	10€ par kg au-delà de 1 400 kg

PROPOSITION SD-C1.3 : INTERDIRE DÈS 2025 LA COMMERCIALISATION DE VÉHICULES NEUFS TRÈS ÉMETTEURS ; LES VÉHICULES ANCIENS POUVANT CONTINUER DE CIRCULER

POINTS D'ATTENTION

La réglementation sur les émissions de CO_2 des véhicules a évolué au 1er mars 2020. On est passé d'une évaluation en normes NEDC à une évaluation en normes WLTP.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

1/ Modifier l'article 73 de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 :

"I. - La France se fixe l'objectif d'atteindre, d'ici à 2050, la décarbonation complète du secteur des transports terrestres, entendue sur le cycle carbone de l'énergie utilisée.

II. - Pour atteindre cet objectif, la France se fixe les objectifs intermédiaires suivants :

1° Une hausse progressive de la part des véhicules à faibles et très faibles émissions parmi les ventes de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers neufs, ~~permettant, en 2030~~ **grâce à l'interdiction à compter du 1er janvier 2025 de la vente de véhicules neufs émettant plus de 110g de CO_2 par km et à compter du 1er janvier 2030 de la vente des véhicules neufs émettant plus de 95g de CO_2 par kilomètre. Ces dispositions permettront** de remplir les objectifs fixés par le règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 ;

2° La fin de la vente des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles, d'ici à 2040".

PROPOSITION SD-C1.4 : MODULER LES TAXES SUR LES CONTRATS D'ASSURANCE EN FONCTION DE L'ÉMISSION DE CO_2 POUR ENCOURAGER LES VÉHICULES PROPRES

POINTS D'ATTENTION

Les membres ont proposé de moduler les tarifs des contrats mais sans préciser comment et à partir de quel niveau.

Le comité légistique rappelle que depuis le 1er mars 2020, les émissions de CO_2 des véhicules sont calculées à partir d'une nouvelle norme, dite WLTP, donnant des résultats plus proches des émissions réelles. Les éléments de barème évoqués lors des discussions du groupe « se déplacer » de la convention citoyenne étaient basés sur l'ancienne norme, dite NEDC. Il a donc été nécessaire de « traduire » ces éléments de barème dans la nouvelle norme WLTP.

Pour tenir compte de ces éléments, le comité légistique propose donc :

- ➔ **une exonération de taxe** pour les véhicules les moins émetteurs (en dessous de 95g norme NEDC ou 123g norme WLTP),
- ➔ **un taux à 5 %** pour les véhicules entre 95 g norme NEDC et 110g norme NEDC ou entre 123g norme WLTP et 138 g WLTP
- ➔ **le taux actuel de 18 %** maintenu au-dessus de 110g norme NEDC et 138 g WLTP

La prise en compte du poids (critère ayant un fort impact sur les émissions de CO_2) est également proposée par la CCC pour être prise en compte par les assureurs (comme cela a aussi été proposé par la CCC sur les bonus et malus automobile-fiches C1 et C2)

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

1/ Modifier l'article 1001 du code général des impôts

"Le tarif de la taxe spéciale sur les contrats d'assurances est fixé :

(...)

5° bis/
- A 18 % pour les assurances contre les risques de toute nature relatifs aux véhicules terrestres à moteur **émettant plus de 110g de CO_2 par km (norme NEDC) et 138g de CO_2 par km (norme WLTP)** autres que les assurances relatives à l'obligation d'assurance en matière de véhicules terrestres à moteur prévue à l'article L. 211-1 du code des assurances ;

- **A 5 % pour les assurances contre les risques de toute nature relatifs aux véhicules terrestres à moteur émettant plus de 95 g de CO_2 par km et moins de 110 g de CO_2 par km (norme NEDC) ou plus de 123 g de CO_2 par km et moins de 138 g de CO2 par km (norme WLTP) autres que les assurances relatives à l'obligation d'assurance en matière de véhicules terrestres à moteur prévue à l'article L. 211-1 du code des assurances ;**

2/ Imposer aux compagnies d'assurance la prise en compte du critère du poids dans la tarification

Insérer un article R211-7-1 dans le code des assurances : **« la tarification des assurances contre les risques de toute nature relatifs aux véhicules terrestres à moteur prend en compte le poids des véhicules et favorise les véhicules les moins lourds, ceux-ci étant moins émetteurs de gaz à effet de serre ».**

PROPOSITION SD-C1.5 : PERMETTRE L'ACCÈS À DES VÉHICULES PROPRES EN DÉVELOPPANT LA LOCATION DE LONGUE DURÉE

POINTS D'ATTENTION

Les aides à l'acquisition de véhicules peu polluants (bonus et prime à la conversion) peuvent déjà bénéficier aux personnes qui louent un véhicule pour une durée d'au moins deux ans. Le bonus est une aide à l'achat ou à la location d'un véhicule électrique neuf. La prime à la conversion est une aide à l'achat ou à la location d'un véhicule électrique, hybride rechargeable ou thermique, neuf ou d'occasion, en échange de la mise au rebut d'un vieux véhicule polluant.

Afin de renforcer les aides existantes en matière de location longue durée, il est proposé : d'augmenter la prime à la conversion (uniquement pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables) et le bonus pour les personnes les plus modestes spécifiquement pour les acquisitions liées à la location longue durée ;

Cette solution pose néanmoins question sur la justification d'une différence de traitement en fonction du mode d'acquisition (achat ou location longue durée) ? D'autant que l'aide à la location peut inciter à changer de véhicule plus souvent, ce qui augmente la production.

Par ailleurs, les personnes les plus modestes (dans les 2 premiers déciles de revenu fiscal de référence par part) peuvent bénéficier actuellement d'un bonus de 6000€ et/ou d'une prime à la conversion de 5000€, quel que soit le

mode d'acquisition. Si le bonus et la prime sont augmentés en cas de location longue durée, se pose la question du niveau de l'augmentation envisagée.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Augmenter la prime à la conversion et le bonus pour les ménages les plus modestes ayant recours à la Location Longue Durée (LDD)

Pour cette option, la transcription légistique consiste à modifier les articles sur le bonus écologique dans le code de l'énergie.

➜ Compléter **l'article D. 251-7 du code de l'énergie** (bonus écologique, version en vigueur au 1er janvier 2020) :

"Le montant de l'aide prévue à l'article D. 251-1 est fixé comme suit : [...]
« 7° Pour les véhicules mentionnés au 5° de l'article D. 251-1 [et dont le coût d'acquisition est inférieur à XX euros toutes taxes comprises, incluant le cas échéant le coût de location de la batterie], le montant de l'aide est fixé à XX euros si le véhicule est loué par une personne physique dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 6 300 euros ; »

➜ Compléter **l'article D. 251-8 du code de l'énergie** (prime à la conversion) :

La modification doit porter à la fois sur les véhicules électriques (1°) et hybrides rechargeables (5°).

"Le montant de l'aide prévue à l'article D. 251-3 est déterminé par l'un ou l'autre des cas suivants :

1° Pour les véhicules mentionnés au premier alinéa de l'article D. 251-3 et correspondant au 5° du D. 251-1 :
a) Le montant de l'aide est fixé à 80 % du prix d'acquisition, dans la limite de 5 000 euros, si le véhicule est acquis ou loué soit par une personne physique dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 13 489 euros et dont la distance entre son domicile et son lieu de travail est supérieure à 30 kilomètres ou effectuant plus de 12 000 kilomètres par an dans le cadre de son activité professionnelle avec son véhicule personnel, soit par une personne physique dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 6 300 euros ;

b) Le montant de l'aide est fixé à XX euros si le véhicule est loué par une personne physique dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 6 300 euros ;

~~b)~~ **c)** Le montant de l'aide est fixé à 2 500 euros, dans les autres cas ; »

[...]

5° Pour les véhicules mentionnés au premier alinéa de l'article D. 251-3 et correspondant au a du 1° du D. 251-1, dont les émissions de dioxyde de carbone sont comprises entre 21 et 50 grammes par kilomètre, classés 1 en application de l'arrêté mentionné à l'article R. 318-2 du code de la route, dont l'autonomie équivalente en mode tout électrique en ville déterminée en application du règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1er juin 2017 est supérieure à 40 kilomètres ou l'autonomie déterminée en application du règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 est supérieure à 50 kilomètres :

a) Le montant de l'aide est fixé à 80 % du prix d'acquisition, dans la limite de 5 000 euros, si le véhicule est acquis ou loué soit par une personne physique dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 13 489 euros et dont la distance entre son domicile et son lieu de travail est supérieure à 30 kilomètres ou effectuant plus de 12 000 kilomètres par an dans le cadre de son activité professionnelle avec son véhicule personnel, soit par une personne physique dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 6 300 euros ;

b) Le montant de l'aide est fixé à XX euros si le véhicule est loué par une personne physique dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 6 300 euros ;

~~b)~~ **c)** Le montant de l'aide est fixé à 2 500 euros dans les autres cas ; »

PROPOSITION SD-C1.6 : PROPOSER DES PRÊTS À TAUX ZÉRO, AVEC LA GARANTIE DE L'ÉTAT, POUR L'ACHAT D'UN VÉHICULE PEU ÉMETTEUR (LÉGER ET PAS TROP CHER)

POINTS D'ATTENTION

➜ Les membres n'ont ni précisé les conditions d'octroi du PTZ (prêt à taux zéro), ni la durée, le plafond ou la possibilité de cumul avec d'autres aides ;

➜ Une convention doit être établie entre l'établissement de crédit ou la société de financement et l'Etat pour sa mise en œuvre, et notamment prévoir la prise en charge par l'Etat du surcoût financier.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Le code de l'énergie précise les aides à l'achat ou à la location de véhicules peu émetteurs, notamment aux articles D251-1 à D251-6. Les aides existantes comprennent le bonus écologique à différents types de véhicules, ainsi que la prime à la conversion. Ces dispositions sont régulièrement revues pour prendre en compte les évolutions annuelles des différents dispositifs.

La création d'un nouveau dispositif additionnel sous la forme d'un prêt à taux zéro peut être envisagée. Cela nécessite de modifier le code de l'énergie par la création d'un nouvel article au sein de cette section consacrée aux aides à l'achat ou à la location de véhicules peu émetteurs

Le comité légistique propose une rédaction ci-dessous sur la base du prêt à taux zéro existant pour le financement des travaux de rénovation énergétique pour les logements.

Créer un article après l'article D. 251-6 du code de l'énergie :

" Un prêt ne portant pas intérêt peut être octroyé aux personnes physiques, sous condition de ressources, lorsqu'elles acquièrent des voitures particulières ou des camionnettes au sens de l'article R. 311-1 du code de la route, utilisant l'électricité comme source d'énergie.

Les établissements de crédit et les sociétés de financement peuvent consentir de tels prêts ne portant pas intérêt dans les conditions prévues au présent article :

1° Aucun frais de dossier, frais d'expertise, intérêt ou intérêt intercalaire ne peut être perçu sur ces prêts ;

2° Il ne peut être accordé qu'un seul prêt ne portant pas intérêt prévu par le présent article pour une même opération ;

3° Le revenu fiscal de référence par part, de l'acquéreur, est inférieur ou égal à XX euros.

4° Le Véhicule :

a) Ne doit pas faire l'objet d'une cession au cours des [x] mois suivant la date de versement du prêt ;

b) N'a pas fait l'objet précédemment d'une première immatriculation en France ou à l'étranger ;

c) Est immatriculé en France dans une série définitive ;

L'habilitation à délivrer les prêts prévus au présent article est subordonnée à la conclusion d'une convention entre l'établissement de crédit ou la société de financement et l'Etat, conforme à une convention-type approuvée par arrêté conjoint du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé du transport".

En complément, un second article peut être ajouté dans la même section pour préciser les modalités d'attribution.

Créer un article après l'article D. 251-13 du code de l'énergie :

"Le montant du prêt prévu par l'article [créé plus haut] est égal à X% du coût total de l'opération retenu dans la limite d'un plafond de XX euros, incluant le cas échéant le coût d'acquisition ou de location de la batterie ;

Les conditions de remboursement du prêt sont déterminées à la date d'émission de l'offre de prêt.

Le remboursement du prêt s'effectue, en fonction des ressources de l'emprunteur, par mensualités constantes".

PROPOSITION SD-C1.7 : CRÉER DES VIGNETTES VERTES À POSITIONNER SUR LES PLAQUES D'IMMATRICULATION POUR LES VÉHICULES LES PLUS PROPRES ET DONNANT ACCÈS À DES SERVICES PARTICULIERS : ACCÈS AU CENTRE-VILLE, PLACES DE PARKING, ETC

POINTS D'ATTENTION

Concernant le placement de la vignette sur la plaque d'immatriculation, on peut identifier les points de précision et de vigilance suivants :

- ➔ Les caractéristiques précises de la vignette devraient être définies de telle sorte qu'elle ne crée pas de confusion avec les autres indications de la plaque et qu'elle n'entrave pas le bon fonctionnement des contrôles de plaques automatisés. ;
- ➔ L'introduction d'une dérogation à la réglementation afin de permettre l'ajout d'une vignette sur les plaques d'immatriculation des véhicules propres pourrait conduire à une multiplication des revendications de différents

acteurs souhaitant ajouter d'autres types de vignettes. Une éventuelle accumulation d'étiquettes risquerait de nuire à la lisibilité de la plaque ;

➜ L'arrêté du 9 février 2009 fixant les caractéristiques et le mode de pose des plaques d'immatriculation des véhicules est un arrêté conjoint du Ministère de la transition écologique et solidaire et du Ministère de l'intérieur.

Par ailleurs, il serait nécessaire de préciser les types de véhicules qui seraient concernés par la vignette. Identifier les véhicules qui pourraient avoir accès, grâce à une vignette unique, à l'ensemble des services adressés aux véhicules propres sur l'ensemble du territoire n'est pas aisé, du fait tant de la distinction entre les différents services et les types de véhicules que de l'évolution dans le temps ou en fonction des territoires de ceux-ci.

Une option consiste à créer une signalétique distincte pour les véhicules à très faibles émissions, qui seraient a priori éligibles à l'ensemble des services à destination des véhicules propres (sous réserve d'autres conditions non liées aux émissions du véhicule qui pourraient être fixées localement).

Cela est cohérent avec le cadre national fixé par la **loi de transition énergétique pour la croissance verte** qui introduit des dispositions visant à faciliter les conditions d'utilisation des véhicules à très faibles émissions en termes de circulation, de stationnement et de péage.

Les textes concernés sont rappelés ci-dessous :

Article L328-1 du code de la route, qui donne pouvoir à l'autorité chargée de la police de la circulation et du stationnement de faire bénéficier certains véhicules peu émetteurs de conditions de circulation et de stationnement privilégiées.

Article L122-4 du code de la voirie routière qui prévoit de pouvoir différencier les abonnements proposés par les concessionnaires d'autoroutes pour favoriser les véhicules à faible émissions

Les véhicules à faibles émissions sont actuellement ceux mentionnés à l'**article D224-15-12 du code de l'environnement**, soit les véhicules électriques fonctionnant à l'électricité ou à l'hydrogène.

S'il était décidé de n'identifier que les véhicules à très faibles émissions, il convient de rappeler qu'il existe déjà une vignette pour ces véhicules. En effet, la vignette **Crit'air verte** est réservée aux véhicules 100% électrique à batterie ou à pile à combustible, et peut jouer le rôle de signe remarquable attestant de la performance environnementale du véhicule.

Cette option a l'avantage d'être simple (car tirant parti d'un système déjà en place) et lisible, en permettant d'éviter une multiplication du nombre de vignettes et une potentielle confusion des utilisateurs.

En outre, cette option est en ligne avec les travaux en cours pour la mise en place d'un contrôle-sanction automatique dans les ZFE (Zones à faibles émissions) notamment. En effet, l'accès aux ZFE est fondé sur la vignette Crit'air du véhicule et des listes de dérogation pourraient en permettre l'accès à certains véhicules qui n'auraient pas la bonne vignette.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Si les membres n'estiment pas suffisant d'utiliser la vignette Crit'Air verte pour distinguer les véhicules propres, la création d'une nouvelle signalétique spécifique sur la plaque d'immatriculation nécessite de prendre les dispositions suivantes, dont certains éléments devront être précisés (caractéristiques de la vignette) :

1) Modifier l'article 10 de l'**arrêté du 9 février 2009 fixant les caractéristiques et le mode de pose des plaques d'immatriculation des véhicules** et y ajouter une annexe (nouvelles plaques d'immatriculations) :

« I. - Il est interdit de modifier les plaques d'immatriculation ou d'y rajouter un élément.

(...)

III. - Par dérogation au premier alinéa, une étiquette, dont les caractéristiques sont prévues à l'annexe 8, peut être ajoutée à la plaque d'immatriculation des véhicules [préciser les véhicules concernés], à condition que cette étiquette ne crée pas de confusion avec les indications obligatoires de la plaque d'immatriculation. »

Annexe 8 : préciser les caractéristiques de la vignette

2) Modifier l'article 12 de l'**arrêté du 1er juillet 1996 relatif aux plaques d'immatriculation des véhicules** et y ajouter une annexe (anciennes plaques d'immatriculation) :

Article 12 : Il est interdit d'apposer, sur les véhicules automobiles ou remorqués, des plaques ou inscriptions susceptibles de créer une quelconque confusion avec les plaques d'immatriculation ou les signes distinctifs de nationalité.

Une étiquette, dont les caractéristiques sont prévues à l'annexe III, peut être ajoutée à la plaque d'immatriculation des véhicules [préciser les véhicules concernés], à condition que cette étiquette ne crée pas de confusion avec

les indications obligatoires de la plaque d'immatriculation. »

Annexe III préciser les caractéristiques de la vignette

Famille D

AGIR AU NIVEAU LOCAL AVEC LES ENTREPRISES ET LES ADMINISTRATIONS POUR MIEUX ORGANISER LES DÉPLACEMENTS

Se déplacer - Objectif D1

IMPLIQUER LES ENTREPRISES ET LES ADMINISTRATIONS POUR PENSER ET MIEUX ORGANISER LES DÉPLACEMENTS DE LEURS SALARIÉS OU AGENTS

Impact gaz à effet de serre :

NON ÉVALUABLE

L'effet de ces propositions sur les émissions sera très dépendant des autres propositions (cf. les mesures pour encourager les alternatives à la voiture individuelle et aménager des infrastructures). Pour le télétravail, l'effet sur les émissions n'est pas évident à évaluer, car il peut mener à d'autres déplacements.

Résultat du vote :

Nombre d'inscrits : 151
Nombre de votants : 150
Nombre d'abstentions : 1
Nombre de suffrages exprimés : 138
OUI : 89,9 %
NON : 10,1 %
Pourcentage de votes blancs sur le nombre de votants : 8 %

PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DE L'OBJECTIF

Notre ambition est de rendre les administrations et les entreprises encore plus actives en les incitant à organiser mieux les mobilités de leurs salariés ou agents dans une optique de réduction du CO_2. Cette notion doit s'appliquer à la fois pour les entreprises mais aussi les collectivités territoriales et l'État.

Nous pensons, qu'au niveau local, les entreprises et les salariés ont la possibilité de trouver des solutions pour mieux organiser les déplacements.

Pour ce faire, nous proposons de :

TL **PROPOSITION SD-D1.1** : Renforcer les plans de mobilité en les rendant obligatoires pour toutes les entreprises et toutes les collectivités

PROPOSITION SD-D1.2 : Les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) peuvent aider à mettre en place ces plans de mobilité en accompagnant les entreprises

PROPOSITION SD-D1.3 : Favoriser les plans inter entreprises et intra-entreprise (covoiturage, ramassage des salariés en bus, vélo ...) dans le cadre des plans de mobilité

TL **PROPOSITION SD-D1.4** : Favoriser des nouvelles modalités d'organisation du travail

PRÉSENTATION DÉTAILLÉE DE L'OBJECTIF

Nous voulons que dès 2020, les entreprises et les administrations s'engagent, avec les employés, à organiser les mobilités pour réduire les émissions de CO_2.

Nous pensons qu'au niveau local, les entreprises et les salariés ont la possibilité de trouver des solutions pour mieux organiser les déplacements.

Concrètement, nous proposons de renforcer la dimension réglementaire des plans de mobilité et de l'ensemble des mesures qui visent à optimiser les déplacements des salariés et à diminuer l'émission des gaz à effet de serre :

- ➜ Renforcer les plans de mobilité en les rendant obligatoires pour toutes les entreprises. Il s'agit d'impliquer davantage les entreprises au travers d'incitations ou de sanctions ;
- ➜ Les Autorités organisatrices des mobilités (AOM) peuvent aider à mettre en place ces plans en accompagnant les entreprises, notamment les plus petites, et en les sanctionnant le cas échéant.

Dans ce cadre, il s'agit de favoriser :

- ➜ Les plans interentreprises (covoiturage, ramassage des salariés en bus, vélo…)
- ➜ Des nouvelles modalités d'organisation du travail :
  - Une journée minimum de télétravail par semaine si le poste est jugé éligible ;
  - L'aménagement du travail hebdomadaire sur 4 jours pour les salariés à temps plein (sans diminuer le nombre d'heures par semaine) lorsque cela est possible.

TL PROPOSITION SD-D1.1 : RENFORCER LES PLANS DE MOBILITÉ EN LES RENDANT OBLIGATOIRES POUR TOUTES LES ENTREPRISES ET TOUTES LES COLLECTIVITÉS

Il s'agit d'impliquer davantage les entreprises et les collectivités au travers d'incitations ou de sanctions dans l'objectif de rendre effectifs et opérationnels les plans de mobilité. Beaucoup d'entreprises déjà soumises à cette obligation n'ont en réalité pas élaboré de plan de mobilité. Les plus petites n'y sont pas soumises.

Pour ce faire, nous proposons de rendre obligatoire le fait d'élaborer un plan de mobilité pour toutes les entreprises (modification de l'Article L2242-17 du Code du travail), quelle que soit leur taille. Ces plans de mobilité pourront être adaptés aux spécificités de chaque entreprise, mais leur existence et leur application devront être mieux contrôlées (les membres du groupe de travail ont évoqué une mobilisation des DREAL pour le contrôle). Le même objectif devra être poursuivi pour tous les organismes publics, et notamment les collectivités.

Pour information plus précise : le plan de mobilité vise à assurer l'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou en accompagnement du dialogue social portant sur les sujets mentionnés au 8° de l'article L. 2242-17 du Code du travail, à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air.

PROPOSITION SD-D1.2 : LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE LA MOBILITÉ (AOM) PEUVENT AIDER À METTRE EN PLACE CES PLANS DE MOBILITÉ EN ACCOMPAGNANT LES ENTREPRISES

Les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) peuvent aider à mettre en place ces plans de mobilité en accompagnant les entreprises, notamment les plus petites, et en les sanctionnant le cas échéant. Ce point pourrait utilement être précisé dans la réglementation.

NB : Les AOM assurent l'organisation du réseau de transport urbain[1].

Les communes, les groupements de communes, les métropoles et les syndicats mixtes de transport sont les autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains. Elles gèrent les transports collectifs sur leurs territoires respectifs, baptisés ressorts territoriaux. Pour la mise en œuvre de cette compétence, les autorités organisatrices de la mobilité peuvent élaborer un Plan de déplacements urbain (PDU). Obligatoire pour les AOM inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants et facultatif pour les autres, ce document détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement.

PROPOSITION SD-D1.3 : FAVORISER LES PLANS INTERENTREPRISES ET INTRA-ENTREPRISE (COVOITURAGE, RAMASSAGE DES SALARIÉS EN BUS, VÉLO…) DANS LE CADRE DES PLANS DE MOBILITÉ

Dans le cadre des plans de mobilité, il s'agit de favoriser les plans interentreprises et intra-entreprise (covoiturage, ramassage des salariés en bus, vélo…).

L'objectif est alors de trouver des arrangements localement pour créer des plans de mobilité «intelligents » : plusieurs entreprises sur un même site, possibilité pour des TPE/ PME de se raccrocher au plan de mobilité d'une entreprise plus grande située à proximité… L'objectif est de faciliter l'inventivité pour trouver des solutions locales partenariales. Il s'agit de créer des «alliances » mobilité entre entreprises « voisines ».

Pour ce faire nous proposons de favoriser, par des dispositifs incitatifs, le développement des plans inter-entreprises de mobilité (concrètement, plusieurs entreprises d'un même site s'organisent pour réaliser des navettes pour leurs salariés, mettre en place des solutions de covoiturage, mettre à disposition des vélos…).

(TL) PROPOSITION SD-D1.4 : FAVORISER DES NOUVELLES MODALITÉS D'ORGANISATION DU TRAVAIL

En lien avec ces plans de mobilité, l'objectif de cette proposition est de favoriser de nouvelles modalités d'organisation du travail. Travailler 1 jour de moins par semaine ou ne pas se déplacer 1 jour par semaine (télétravailler) permettrait de gagner 20 % de temps dans les trajets domicile-travail pour un salarié. Nous avons conscience que tous les métiers ne se prêtent pas au télétravail ou à une organisation sur quatre jours hebdomadaires, mais nous pensons qu'il existe encore des potentiels de progrès importants pour les métiers où ce serait tout à fait possible. Les espaces de coworking peuvent également constituer des solutions pour permettre (à certains métiers, sur certaines périodes …) aux salariés de travailler en se déplaçant moins.

Nous souhaitons imposer aux entreprises et aux services publics de mettre en place le télétravail. Au préalable, une étude devra être réalisée par branche d'activité afin de déterminer si le poste est éligible ou non au télétravail. Cette disposition devra se mettre en place sans perte de salaire.

Pour ce faire, nous proposons d'agir à plusieurs niveaux :

➜ Dans le secteur privé :
- Déterminer au niveau de chaque branche professionnelle les métiers éligibles
- Pour ces métiers :
  - Poser un principe de télétravail 1 jour par semaine. L'employeur, sauf raison particulière à justifier, ne peut pas refuser la demande du salarié.
  - Si le télétravail n'est pas possible dans le cas particulier de l'entreprise, organisation du temps de travail en 4 journées hebdomadaires.

➜ Dans le secteur public : objectif identique supposant de modifier le statut général des fonctionnaires.

1. https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/lorganisation-mobilite-en-france

NB1 : pour des questions opérationnelles et juridiques, la mise en application devra être progressive.

Note juridique : Le recours au télétravail est encadré par le code du travail dans les articles L 1222.9, L1222-10 et L 1222-11. L'article L1222-9 marque une étape vers un droit au télétravail « L'employeur qui refuse d'accorder le bénéfice du télétravail à un salarié qui occupe un poste éligible à un mode d'organisation en télétravail dans les conditions prévues par accord collectif ou, à défaut, par la charte, motive sa réponse. Le refus d'accepter un poste de télétravailleur n'est pas un motif de rupture du contrat de travail. »

AVIS ALTERNATIF

Nous sommes opposés au télétravail systématique et à la semaine des 4 jours. Le télétravail crée beaucoup de problèmes aux personnes auxquelles il est imposé.
La semaine des 4 jours telle que proposée n'est pas possible à cause de l'organisation du travail qui existe aujourd'hui.

3 soutiens : Pascal B, Marie-Hélène B et Pierre V

***

Comme l'objectif est d'impliquer les entreprises mais aussi des administrations publiques, nous recommandons aux collectivités territoriales et aux acteurs locaux de développer des flottes de véhicules en libre-service, au-delà des grandes métropoles, dans les petites villes et près des lieux d'activités (entreprises) et des autres sites de transports (comme les gares). Il existe des exemples intéressants, et un travail de capitalisation et de transfert de compétences pourrait être utilement réalisé (par l'Agence nationale de la cohésion des territoires, par exemple).

Pour que cette recommandation soit suivie d'effet, le groupe a trouvé une solution : Voir la proposition SD-D3 – Inclure les citoyens dans la gouvernance des mobilités au niveau local comme au niveau national

Nous avons conscience que ces mesures vont impacter les acteurs suivants au sein de la société :

- ➜ Les entreprises, notamment les plus petites ;
- ➜ Les salariés ;
- ➜ Les collectivités territoriales.

Cela nécessite, pour que l'objectif soit atteint, que l'État, les individus et le secteur privé prennent les mesures suivantes :

- ➜ **Par l'État :**
  - Évolution de la réglementation ;
  - Contrôle et accompagnement des entreprises ;
  - Sanction.

PROPOSITION SD-D1.1 : RENFORCER LES PLANS DE MOBILITÉ EN LES RENDANT OBLIGATOIRES POUR TOUTES LES ENTREPRISES

POINTS D'ATTENTION

Les travaux du groupe révèlent la volonté d'étendre le champ d'application des plans de mobilité entreprise (proposition 1) et d'élaborer une sanction en cas de manquement à l'élaboration du plan mobilité par l'employeur.

Toutefois, sur ce second point, le comité légistique n'a pas trouvé dans les travaux du groupe, les éléments permettant de préciser l'intégralité de ce mécanisme de sanction. Il a toutefois proposé aux membres un dispositif de sanction, qui n'est que partiellement complété du fait de l'incertitude de la volonté exprimée par le groupe (proposition 2).

Ce plan de mobilité pourrait être complété afin d'assurer la meilleure effectivité des dispositions visant à encourager les déplacements autrement que par la voiture. Cela correspond à la possibilité d'encourager le covoiturage et les modalités alternatives au transport individuel en voiture, et pourrait être étendu aux déplacements professionnels des salariés.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Proposition 1 – Rendre obligatoire l'élaboration d'un plan mobilité employeur :

Modifier l'article L1214-2 du code des transports :

"Le plan de mobilité vise à assurer :

(...)

9° L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en ~~incitant~~ **obligeant** es divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou en accompagnement du dialogue social portant sur les sujets mentionnés au 8° de l'article L. 2242-17 du code du travail, à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air"

Proposition 2 - Étendre le champ d'application du dispositif à toutes les entreprises de plus de 11 salariés :

Modifier l'article L. 1214-8-2 du code des transports :

"II bis.- À défaut d'accord sur les mesures visant à améliorer la mobilité des salariés entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, tel que prévu au 8° de l'article L. 2242-17 du Code du travail, les entreprises soumises à l'obligation prévue au 2° de l'article L. 2242-1 du même code, ~~mentionnées à l'article L. 2143-3 dudit code et dont cinquante salariés au moins sont employés sur un même site~~, **mentionnées à l'article L. 2143-6 dudit code et dont onze salariés au moins sont employés sur un même site**, élaborent un plan de mobilité entreprise sur leurs différents sites pour améliorer la mobilité de leur personnel. Ce plan de mobilité employeur inclut des dispositions concernant le soutien aux déplacements domicile-travail de leur personnel, notamment le cas échéant concernant la prise en charge des frais mentionnés aux articles L. 3261-3 et L. 3261-3-1 du même code, [**l'organisation du covoiturage et de l'auto-partage, la marche et l'usage du vélo. Il comporte également les dispositions relatives à l'optimisation et l'augmentation de l'efficacité environnementale des déplacements professionnels de l'entreprise** = suggestion d'ajout du comité légistique]**.**

Proposition 3 – Établir un contrôle et prévoir une sanction en cas de manquement de l'entreprise à l'obligation d'élaborer un plan de mobilité :

Modifier de l'article L. 1214-8-2 du code des transports :

~~I Le plan de mobilité employeur est transmis à l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente.~~
IV. Le plan de mobilité entreprise doit être transmis à l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente. Les entreprises visées au II bis doivent élaborer un plan de mobilité employeur au plus tard [durée] après la communication par l'autorité organisatrice de la mobilité du plan de mobilité à l'employeur.

Lorsqu'elle constate qu'aucun plan de mobilité ne lui a été adressé au terme de ce délai, l'autorité organisatrice de la mobilité peut infliger une sanction pécuniaire d'un montant maximal [de XXX euros] à l'entreprise défaillante. Cette sanction motivée est proportionnée au manque de diligence de l'employeur pour élaborer le plan de mobilité entreprise.

Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'exercice de ce pouvoir de sanction ".

PROPOSITION SD-D1.4 : FAVORISER DES NOUVELLES MODALITÉS D'ORGANISATION DU TRAVAIL

POINTS D'ATTENTION

Le télétravail existe déjà très largement. Il est mis en œuvre dans chaque établissement sous réserve de l'éligibilité de l'emploi à cette organisation du travail. En effet, la nature de certaines fonctions n'est pas compatible avec le télétravail.

Pour le secteur public, le principe de continuité du service public, principe de valeur constitutionnelle, est également un obstacle à ce que certaines fonctions soient exercées sous la forme du télétravail ou seulement sur quatre jour (ex : agent accueillant le public, personnels de santé…).

Les travaux du groupe n'ont pas permis d'identifier les conditions dans lesquelles les postes sont éligibles au télétravail ni les motifs qui justifieraient qu'un poste, bien qu'éligible au télétravail, ne puisse être soumis au télétravail : exclusion par nature ou en raison du comportement du salarié par exemple.

La transcription juridique propose donc surtout de renforcer le caractère obligatoire du recours au télétravail et d'imposer l'organisation du temps de travail sur quatre journées sous réserve des observations mentionnées *supra*.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Proposition 1 – Salariés de droit privé :

Modifier l'article L1222-9 du code du travail :

I. Sans préjudice de l'application, s'il y a lieu, des dispositions du présent code protégeant les travailleurs à domicile, le télétravail désigne toute forme d'organisation du travail dans laquelle un travail qui aurait également pu être exécuté dans les locaux de l'employeur est effectué par un salarié hors de ces locaux de façon volontaire **ou dans les cas imposés par la loi** en utilisant les technologies de l'information et de la communication.

Est qualifié de télétravailleur au sens de la présente section tout salarié de l'entreprise qui effectue, soit dès l'embauche, soit ultérieurement, du télétravail tel que défini au premier alinéa du présent I. (…)

II.- L'accord collectif applicable ou, à défaut, la charte élaborée par l'employeur précise : (…)

6° Les conditions dans lesquelles le temps de travail est réparti sur quatre journées dans le cas prévu à l'article L1222-9-1 du Code du travail.

Créer un article L1222-9-1 dans le code du travail :
"Afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre liés aux déplacements domicile-travail, le télétravail est obligatoire pour les salariés un jour par semaine pour l'ensemble des emplois éligibles à cette organisation du travail.

Le télétravail est organisé dans les conditions définies à l'alinéa 2 du I de l'article L.1222-9 du Code du travail.

La liste des emplois concernés et les motifs permettant à l'employeur de refuser le télétravail pour un poste éligible à cette organisation du travail sont définis dans le cadre d'un accord de branche.

Lorsque l'emploi est éligible au télétravail, mais que le salarié ou l'employeur ne souhaitent pas y recourir, le salarié accomplit sur quatre jours la durée hebdomadaire de temps de travail fixée dans le contrat. Les motifs permettant à l'employeur de refuser l'organisation sur quatre jours de la durée hebdomadaire du temps de travail sont définis dans le cadre d'un accord de branche".

Proposition 2 – Agents de droit public :

Compléter l'article 3 du décret n° 2016-151 du 11 février 2016 relatif aux conditions et modalités de mise en œuvre du télétravail dans la fonction publique et la magistrature :

"La quotité des fonctions devant être exercées sous la forme du télétravail ne peut être inférieure à un jour par semaine ou, à défaut, les fonctions ne peuvent être exécutées sur plus de quatre journées par semaine, lorsque l'emploi est éligible au télétravail dans les conditions prévues au 1° du I de l'article 7".

Se déplacer - Objectif D2

METTRE EN PLACE UN PORTAIL UNIQUE PERMETTANT D'AVOIR TOUTES LES INFORMATIONS SUR LES DISPOSITIFS ET MOYENS DE TRANSPORT SUR UN TERRITOIRE

Impact gaz à effet de serre :

★

L'impact direct sur les émissions sera faible, mais cette proposition peut contribuer à accélérer le basculement vers les mobilités alternatives à la voiture individuelle, en lien avec les autres propositions du groupe (SDA2, SDA2, SDA4, SDD1)

Résultat du vote :

Nombre d'inscrits : 151
Nombre de votants : 149
Nombre d'abstentions : 2
Nombre de suffrages exprimés : 144
OUI : 95,8 %
NON : 4,2 %
Pourcentage de votes blancs sur le nombre de votants : 3,4 %

PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DE L'OBJECTIF

Notre ambition est de garantir que chaque citoyen ait la bonne information lui permettant d'organiser ses déplacements sur tout le territoire national.

Pour ce faire, nous proposons de :

TL **PROPOSITION SD-D2.1** : Mettre en place un portail unique permettant de savoir à tout moment, rapidement et simplement, quels sont les moyens et dispositifs existants sur un territoire pour se déplacer

PROPOSITION SD-D2.2 : Développer un projet d'unification des titres de transport ou de carte multimodale

PRÉSENTATION DÉTAILLÉE DE L'OBJECTIF

Notre ambition est de garantir que chaque citoyen ait la bonne information lui permettant d'organiser ses déplacements.

Il s'agit de mettre en place un nouveau service public numérique sous la tutelle de l'État qui centraliserait les données et proposerait ce service (financé par l'État ou les usagers).

Nous constatons que beaucoup de dispositifs ou moyens de transport alternatifs à la voiture individuelle existent mais qu'ils ne sont pas connus ou compréhensibles.

Concrètement, nous proposons de mettre en place un portail unique, permettant de savoir à tout moment, rapidement et simplement, quels sont les différents moyens et dispositifs existants sur un territoire pour se déplacer.

- ➜ Il s'agit d'avoir à la fois une visibilité globale de l'ensemble des moyens de transport (vélo, covoiturage, train, bus...) ainsi que la possibilité de les réserver directement ;
- ➜ Y seraient accessibles également les informations sur les aides ou dispositifs auxquels les citoyens ont droit en matière de transport.

Nous recommandons dans ce sens d'unifier autant que possible les titres de transport de manière à développer des cartes « uniques » multimodales (trains, bus, vélo en libre-service, voiture en autopartage, etc.).

(TL) PROPOSITION SD-D2.1 : METTRE EN PLACE UN PORTAIL UNIQUE PERMETTANT DE SAVOIR À TOUT MOMENT, RAPIDEMENT ET SIMPLEMENT, QUELS SONT LES MOYENS ET DISPOSITIFS EXISTANTS SUR UN TERRITOIRE POUR SE DÉPLACER

Cette proposition a pour objectif d'offrir aux citoyens un accès unifié à l'ensemble des informations utiles. Plutôt que de réaliser un projet dans chaque commune, nous pensons que l'État peut prendre en charge un projet global et le mettre à disposition des territoires et des différents acteurs. Ce service public numérique, une fois développé, serait géré par un organisme sous la tutelle de l'État et centraliserait les données et informations relatives aux transports.

Pour ce faire, nous proposons de développer un portail unique (site internet et application), permettant de savoir à tout moment, rapidement et simplement, quels sont les différents moyens et dispositifs existants sur un territoire pour se déplacer :

- ➜ En repartant de l'expérience et de l'usage du citoyen, qui s'exprime au quotidien au niveau local, l'objectif est de créer un outil unique et simple (en s'inspirant notamment du projet *France Connect*) pour faciliter sa bonne information et ses différentes démarches ;
- ➜ Pensé autour de la thématique des déplacements par le groupe, ce projet pourrait être élargi à d'autres besoins du quotidien ;
- ➜ Le portail pourrait être conçu et lancé d'ici 2022, cette mesure pouvant être réalisée sans attendre ;
- ➜ Cela nécessite, pour que l'objectif soit atteint, que l'État investisse dans un projet global pour mettre en place le portail et le connecter avec les informations locales (ce projet peut représenter entre 10 et 20 millions d'euros : chiffrage à préciser) ;
- ➜ La réflexion du groupe sur les propositions est proche de l'idée de MaaS (*Mobility as a service*). Ces dispositifs sont plébiscités par les citoyens et commencent à émerger dans les grandes villes, comme Helsinki en Finlande ou Göteborg en Suède, ou en France dans des agglomérations comme la Rochelle[1].

1. "Of the respondents that mentioned access to transport as the most effective mission area, most highlighted the need for an integrated multimodal transport network linking self-driving vehicles, trains, walking, cycling, and other modes where available." (https://link.springer.com/article/10.1007/s11116-018-9913-4)
En France : https://www.transdev.com/fr/nos-solutions/villes-et-territoires/

PROPOSITION SD-D2.2 : DÉVELOPPER UN PROJET D'UNIFICATION DES TITRES DE TRANSPORT OU DE CARTE MULTIMODALE

La proposition précédente pourra être couplée avec un projet d'unification des titres de transport ou de carte multimodale.

L'objectif est alors de simplifier les déplacements des citoyens, en favorisant l'accès aux transports collectifs et aux mobilités douces : une seule carte pour tous les moyens de transport. Ce service pourrait être une fonctionnalité additionnelle de la plateforme unique (proposition précédente), qui pourrait être mise en œuvre progressivement puisque que sa mise en œuvre est complexe.

Pour ce faire, nous proposons d'unifier autant que possible les titres de transport de manière à développer des cartes uniques multimodales (train, bus, vélo en libre-service, voiture en autopartage, covoiturage...) au niveau local (communauté de communes, région...).

***

Nous sommes conscients que ces propositions auront un impact potentiel sur tous les habitants, mais également sur les collectivité et l'ensemble des organisations publiques ou privées gérant des transports.

TRANSCRIPTION LÉGISTIQUE

PROPOSITION SD-D2.1 : METTRE EN PLACE UN PORTAIL UNIQUE, PERMETTANT DE SAVOIR À TOUT MOMENT, RAPIDEMENT ET SIMPLEMENT QUELS SONT LES MOYENS ET DISPOSITIF EXISTANTS SUR UN TERRITOIRE POUR SE DÉPLACER

POINTS D'ATTENTION

➔ La récente loi n°2019-1428 du 26 décembre 2019 d'orientation des mobilités a créé un nouveau chapitre V « les services numériques destinés à faciliter les déplacements » au sein du code des transports entrant en vigueur au 1er décembre 2021. Ce chapitre prévoit de créer des obligations de transmission d'informations sur les transports par les différents entreprises, services et autorités, et donne mission aux autorités organisatrices régionales et nationales (Article L1115-8) de veiller à « *l'existence d'un service d'information, à l'intention des usagers, portant sur l'ensemble des modes de déplacement dans leur ressort territorial* ».

➔ Par ailleurs, ce même chapitre prévoit un encadrement légal pour la mise en œuvre de services multimodaux (ex : carte de transport utilisable pour différents services sur un territoires) aux articles L1115-10 et L1115-11.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

La modification récente du droit par la loi d'orientation des mobilité introduit des dispositions permettant de répondre à l'intention des membres avec une mise en œuvre relativement rapide (au 1er décembre 2021).

Il ne semble donc pas nécessaire de procéder à des modifications de texte supplémentaires.

La mise en œuvre de ce service numérique relève de la responsabilité des autorités organisatrices de transports (essentiellement les régions).

Se déplacer - Objectif D3

INCLURE DES CITOYENS DANS LA GOUVERNANCE DES MOBILITÉS AU NIVEAU LOCAL COMME AU NIVEAU NATIONAL

Impact gaz à effet de serre :

★

Il s'agit d'une proposition de gouvernance, davantage que d'une proposition ayant un effet direct sur les émissions. En l'absence de financements ou de mesures additionnelles, on peut supposer que l'effet direct sur les émissions sera probablement faible.

Résultat du vote :

Nombre d'inscrits : 151
Nombre de votants : 149
Nombre d'abstentions : 2
Nombre de suffrages exprimés : 145
OUI : 96,6 %
NON : 3,4 %
Pourcentage de votes blancs sur le nombre de votants : 2,7 %

PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DE L'OBJECTIF

Notre ambition est de faire participer davantage les citoyens à l'élaboration des stratégies de mobilité.

Pour ce faire, nous proposons de :

TL **Proposition SD-D3.1** : Intégrer les citoyens aux Autorités organisatrices de la mobilité à toutes les échelles

PRÉSENTATION DÉTAILLÉE DE L'OBJECTIF

Notre ambition est de faire participer davantage les citoyens à l'élaboration des stratégies de mobilité.

Nous considérons que cette participation permettra d'améliorer les stratégies élaborées. Il s'agirait d'inclure les citoyens dans l'ensemble des organes de gouvernance ayant un rôle dans les mobilités.

Concrètement nous proposons :

- ➔ De prévoir systématiquement la participation de citoyens dans l'élaboration, la mise en place et l'évaluation des stratégies de mobilité ;
- ➔ D'intégrer des citoyens aux Autorités organisatrices de la mobilité à toutes les échelles du territoire.

Il s'agirait de reproduire l'expérience de la Convention citoyenne pour le climat à l'échelle locale sur le thème de la mobilité, avec une logique de tirage au sort avec possibilité de refuser ou volontariat pour chaque échelon.

(TL) PROPOSITION SD-D3.1 : INTÉGRER LES CITOYENS AUX AUTORITÉS ORGANISATRICES DE LA MOBILITÉ À TOUTES LES ÉCHELLES

À l'image de la Convention citoyenne pour le climat, nous proposons de faire vivre au niveau local la participation citoyenne, afin de s'assurer que les choix effectués en matière de mobilité soient réellement en ligne avec les attentes des citoyens, dans leur diversité. Cela revient concrètement à faire entrer les citoyens dans la décision des politiques de mobilité, au-delà des dispositifs de consultation existants.

Pour ce faire, nous proposons de faire évoluer le code des transports pour prévoir que chaque Autorité Organisatrice de la Mobilité crée un « conseil citoyen », c'est-à-dire une assemblée pérenne institutionnalisée, formée de citoyens tirés au sort pour un an et participant à la gouvernance de la mobilité sur leur territoire (décision d'investissement, suivi de la bonne mise en œuvre, etc.).

***

Nous avons conscience que ces propositions vont avoir un impact sur les acteurs suivants au sein de la société :

- ➔ Les citoyens ;
- ➔ Les collectivités locales et plus largement les pouvoirs publics.

Cela nécessite, pour que l'objectif soit atteint, que l'État prenne la mesure suivante :

- ➔ Évolution réglementaire (code des transports).

TRANSCRIPTION LÉGISTIQUE

TL

PROPOSITION SD-D3.1 : INTÉGRER LES CITOYENS AUX AUTORITÉS ORGANISATRICES DE LA MOBILITÉ À TOUTES LES ÉCHELLES

POINTS D'ATTENTION

Proposition déjà en partie existante dans la loi d'orientation des mobilités avec la création des comités des partenaires.

Le rôle de ce comité peut être renforcé afin de répondre à la demande des membres.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Modifier l'article L. 1231-5 du code des transports pour renforcer le rôle du comité des partenaires

« Art. L. 1231-5.-Les autorités organisatrices mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3 [du code des transports] créent un **comité des partenaires** dont elles fixent ~~la composition et~~ les modalités de fonctionnement.Ce comité associe a minima des représentants des employeurs, et des associations d'usagers **et des** habitants **tirés au sort**. Les autorités organisatrices consultent le comité des partenaires ~~au moins une fois par an~~ **sur tout projet** et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers mise en place. **Ce comité des partenaires évalue une fois par an a minima, les politiques de mobilité mises en place sur le territoire du ressort de l'autorité organisatrice".**

Famille E

LIMITER LES EFFETS NÉFASTES DU TRANSPORT AÉRIEN

Se déplacer - Objectif E

LIMITER LES EFFETS NÉFASTES DU TRANSPORT AÉRIEN

Impact gaz à effet de serre :

★ ★

Le secteur aérien représente aujourd'hui une part modérée des émissions. A court terme, l'impact sur les émissions sera donc relativement modéré ; mais à moyen terme et long terme, ces mesures contribueront à éviter que les émissions du secteur aérien n'augmentent trop rapidement, avec un effet significatif sur les émissions.

Résultat du vote :

Nombre d'inscrits : 151
Nombre de votants : 147
Nombre d'abstentions : 4
Nombre de suffrages exprimés : 135
OUI : 88,1 %
NON : 11,9 %
Pourcentage de votes blancs sur le nombre de votants : 8,2 %

PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DE L'OBJECTIF

Nous voulons, d'ici 2030, favoriser les transports « bas carbone » pour diminuer les gaz à effet de serre émis par les vols nationaux et internationaux.

Pour ce faire, nous proposons de :

TL **PROPOSITION SD-E1** : Adopter une écocontribution kilométrique renforcé

TL **PROPOSITION SD-E2** : Organiser progressivement la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs d'ici 2025, uniquement sur les lignes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps (sur un trajet de moins de 4h)

TL **PROPOSITION SD-E3** : Interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants

TL **PROPOSITION SD-E4** : Taxer davantage le carburant pour l'aviation de loisir

PROPOSITION SD-E5 : Promouvoir l'idée d'une écocontribution européenne

TL **PROPOSITION SD-E6** : Garantir que l'ensemble des émissions qui ne pourraient être éliminées soient intégralement compensées par des puits de carbone

PROPOSITION SD-E7 : Soutenir, à moyen terme, la R&D dans le développement d'une filière biocarburants pour les avions

PRÉSENTATION DÉTAILLÉE DE L'OBJECTIF

Nous voulons dès à présent réduire les émissions de CO_2 causées par le transport aérien.

En effet, l'avion est aujourd'hui un moyen de transport fortement émetteur de CO_2. Selon l'ADEME, un aller-retour Paris-New-York pour une personne émet autant de CO_2 que la consommation annuelle du domicile d'une personne. Pour un passager, un vol Paris-Marseille émet 45 fois plus de CO_2 qu'un parcours en TGV sur la même distance[1].

Nous voulons, d'ici 2030, favoriser les transports « bas carbone » pour diminuer les gaz à effet de serre émis par les vols nationaux et internationaux.

Nous avons compris au cours des échanges avec les différents intervenants, les experts et le groupe d'appui et en discutant entre nous que, pour y parvenir, nous devions combiner les différents transports (plan d'offre ferroviaire permettant de compenser l'arrêt progressif des lignes intérieures).

Pour cela, nous proposons les modalités suivantes :

- ➜ Adopter une écocontribution kilométrique renforcée, à l'exemple du Royaume-Uni, avec une modération pour les DOM-TOM et la reverser pour rendre les transports « bas carbone » plus attractifs et accessibles ;
- ➜ Uniquement sur les lignes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps, organiser progressivement la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs d'ici 2025 ;
- ➜ Interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants ;
- ➜ Taxer davantage le carburant pour l'aviation de loisir.

Pour les émissions qui ne pourraient pas être éliminées, nous demandons leur compensation intégrale par des puits de carbone et le soutien à la R&D pour les biocarburants.

TL PROPOSITION SD-E1 : ADOPTER UNE ÉCOCONTRIBUTION KILOMÉTRIQUE RENFORCÉE

Cette proposition vise à adopter une écocontribution kilométrique renforcée, à l'image du Royaume-Uni, avec une modération pour les DOM-TOM, et à la reverser pour rendre les transports « bas carbone » plus attractifs et accessibles.

Le secteur aérien est en pleine expansion et reste un moyen de transport fortement carboné. Il existe cependant aujourd'hui de nombreuses exonérations, sur les taxes sur les carburants et la TVA, qui encouragent ce mode de transport. Une écocontribution a été créée en 2019, mais son montant est bien trop faible pour avoir un effet dissuasif. L'objectif de cette proposition est d'augmenter l'écocontribution afin de mieux refléter les dommages environnementaux générés par l'aviation.

L'écocontribution prévue dans le projet de Loi de Finance 2020 se situe entre 1,50 € par billet sur un vol intérieur ou intra-européen en classe économique et 18 € pour un vol hors UE en classe affaire.

Elle devrait représenter 180 millions d'€ de recettes fiscales alors que l'exonération fiscale sur le kérozène représente 7,2 milliards d'€ par an[2] .

Cette écocontribution pourrait utilement être augmentée très sensiblement et calculée en fonction de la distance :

1. Sources :https://multimedia.ademe.fr/infographies/infographie_vacances/ ; https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/emission-co2-tgv/table/?sort=liaison ; https://eco-calculateur.dta.aviation-civile.gouv.fr/
2. https://www.actu-environnement.com/ae/news/eco-contribution-assemblee-nationale-aerien-34249.php4

Option proposée : Tarifs différenciés par distance

	Vols < 2 000 km	Vols > 2 000 km
Classe éco	30	60
Classe affaire	180	400
Jet privé	360	1200

PROPOSITION SD-E2 : ORGANISER PROGRESSIVEMENT LA FIN DU TRAFIC AÉRIEN SUR LES VOLS INTÉRIEURS D'ICI 2025, UNIQUEMENT SUR LES LIGNES OÙ IL EXISTE UNE ALTERNATIVE BAS CARBONE SATISFAISANTE EN PRIX ET EN TEMPS (SUR UN TRAJET DE MOINS DE 4H)

Le Conseil de Défense écologique de février 2020 a lui-même reconnu l'importance de ne pas prendre l'avion lorsqu'il existe une alternative bas-carbone : les fonctionnaires en mission ne pourront plus prendre l'avion pour tout trajet ne dépassant pas 4 heures de train. Cette obligation figure dans le plan pour un État exemplaire sur la transition énergétique.

L'intention des membres est bien de poursuivre cette dynamique, en réduisant progressivement puis en supprimant, les vols intérieurs là où il existe une alternative bas-carbone.

Nous pensons que cette suppression de ligne aura des conséquences sociales qu'il conviendra d'accompagner pour l'ensemble de la filière (compagnies, aéroports de province, sous-traitants, collectivités), en développant également les possibilités de transferts par le train vers les aéroports internationaux, mais que la croissance actuelle globale des vols internationaux devrait permettre de compenser la baisse des vols nationaux sans réduction trop importante des emplois. Par ailleurs, l'investissement dans le réseau ferroviaire proposé par le groupe représente à la fois des emplois et des moyens alternatifs plus nombreux pour les habitants des zones dans lesquelles des lignes seront supprimées.

PROPOSITION SD-E3 : INTERDIRE LA CONSTRUCTION DE NOUVEAUX AÉROPORTS ET L'EXTENSION DES AÉROPORTS EXISTANTS

Cette proposition vient limiter la croissance du trafic aérien, car il est aujourd'hui fortement émetteur de CO_2.

Plus particulièrement, nous proposons d'interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants, en agissant sur différents leviers juridiques.

Une décision récente démontre qu'il est possible d'agir en ce sens. En effet en février 2020, la Cour d'appel d'Angleterre a jugé illégal le projet de construction d'une troisième piste pour l'aéroport d'Heathrow (Londres), faute de prise en compte des engagements climatiques du Royaume-Uni[3].

Les membres ont conscience d'un point d'attention identifié par le groupe d'appui et à prendre en compte dans l'application de cette proposition : dans certains cas, l'extension d'un aéroport peut permettre de ne pas créer un nouvel aéroport.

Son application pour Mayotte devra se faire sous réserve d'étude d'impact, puisque l'île ne dispose pas à ce jour d'infrastructure aéroportuaire suffisamment développée pour être desservie convenablement et sortir de son insularité.

3. https://www.lemonde.fr/international/article/2020/02/27/la-justice-britannique-met-un-coup-d-arret-au-projet-d-agrandissement-de-l-aeroport-d-heathrow_6031038_3210.html

PROPOSITION SD-E4 : TAXER DAVANTAGE LE CARBURANT POUR L'AVIATION DE LOISIR

Nous souhaitons que les carburants, fortement émetteurs de CO_2, soient davantage taxés pour des activités qui n'ont pas d'utilité directe pour la société. Ainsi nous proposons d'augmenter la taxation des carburants utilisés pour l'aviation de loisir (AVGAS) au même taux que l'essence pour les voitures particulières (soit 68 € / hl, au lieu de 45€ / hl)[4].

PROPOSITION SD-E5 : PROMOUVOIR L'IDÉE D'UNE ÉCOCONTRIBUTION EUROPÉENNE

Nous souhaitons promouvoir l'idée d'une écocontribution européenne dans un premier temps, puis mondiale dans un second temps. Nous comprenons que cette proposition ne peut pas être décidée par le Gouvernement français uniquement, mais nous demandons que celui-ci défende la proposition au niveau international.

Nous sommes prêts à aller défendre cette idée, comme l'a proposé le Président de la République au niveau européen, car c'est à cette échelle que cela aura réellement de l'impact.

En effet, l'objectif est d'agir sur les vols internationaux, qui sont une source très importante d'émissions de CO_2.

Le transport aérien international est en constante croissance. Nous avons conscience que c'est au niveau européen et international qu'il conviendrait de mettre en place une écocontribution, qui existe déjà dans plusieurs pays voisins.

Pour ce faire, nous proposons d'adopter une écocontribution harmonisée au niveau européen, puis mondial, et de manière coordonnée et progressive, d'augmenter la fiscalité sur l'aviation (notamment sur le kérosène) en faisant évoluer la Convention internationale de Chicago.

Cette proposition ne peut pas s'appliquer aux DOM-TOM.

PROPOSITION SD-E6 : GARANTIR QUE L'ENSEMBLE DES ÉMISSIONS QUI NE POURRAIENT ÊTRE ÉLIMINÉES SOIENT INTÉGRALEMENT COMPENSÉES PAR DES PUITS DE CARBONE

L'objectif de cette proposition est d'éviter ou d'atténuer les effets néfastes du transport aérien.

Nous avons conscience que la compensation carbone (ex. planter des arbres pour compenser les émissions) n'est pas la meilleure solution dans l'absolu. Toutefois, en complément des autres propositions, et parce qu'il est à court terme impossible de supprimer tous les vols intérieurs existants, nous pensons qu'il faut rendre obligatoire la compensation pour tout type de vol national.

En effet, des compagnies comme Air France assurent déjà une compensation sur leurs vols intérieurs, mais de manière volontaire.

Pour ce faire, nous proposons de rendre obligatoire (et non volontaire) la compensation intégrale des émissions de CO_2 de l'ensemble des vols intérieurs, quels qu'ils soient, dès 2021.

Cette proposition viendrait compenser la non-application de la proposition SD-E5 dans les DOM-TOM.

L'État devra pour cela obliger les compagnies aériennes desservant les DOM-TOM à compenser les émissions par des puits carbones, sans pour autant impacter le prix des billets d'avion. Cette compensation se fera par les compagnies engagées sur les destinations DOM-TOM selon le calendrier proposé ci-dessous :

- ➔ d'ici 2020 : compensation conseillée de 40 % des émissions ;

4. https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000023382198&cidTexte=LEGITEXT000006071570

- ➜ d'ici 2022 : compensation conseillée de 60% et obligatoire de 40 % des émissions ;
- ➜ d'ici 2024 : compensation conseillée de 80 % et obligatoire de 60 % des émissions ;
- ➜ d'ici 2027 : compensation conseillée de 100 % et obligatoire de 80 % des émissions ;
- ➜ dès 2029 : compensation obligatoire de 100 % des émissions.

À partir de 2024, les compagnies qui refusent d'appliquer les 60 % de compensation pourront se voir retirer le droit d'exploitation des lignes DOM-TOM.

Les compensations à travers les puits carbone pourront se faire sur les territoires ultra-marins ou partout dans le monde. L'ensemble des compensations devront être justifiées lors d'un rapport annuel.

PROPOSITION SD-E7 : SOUTENIR, À MOYEN TERME, LA R&D DANS LE DÉVELOPPEMENT D'UNE FILIÈRE BIOCARBURANTS POUR LES AVIONS

Il s'agit ici de permettre à moyen-terme, l'évolution du secteur aérien vers des technologies plus propres.

Pour ce faire nous proposons de soutenir la recherche et le développement dans le développement d'une filière biocarburants pour les avions dans le cadre de financements d'investissements de recherche, d'utiliser les fonds ou programmes disponibles (fonds européens du cadre 2021-2017, plan « *Juncker* », etc.)[5].

5. https://www.lesechos.fr/industrie-services/air-defense/la-france-veut-creer-une-filiere-de-biocarburants-pour-les-avions-1166670

PROPOSITION SD-E1 : ADOPTER UNE ÉCOCONTRIBUTION KILOMÉTRIQUE RENFORCÉE

POINTS D'ATTENTION

➜ Contrairement aux idées reçues, il n'y a pas depuis janvier 2020 de nouvelle taxe (éco-contribution) mais il y a eu un relèvement des plafonds de la taxe de solidarité déjà existante ;

➜ l'éco-contribution ne concerne pas les outre-mer. Il n'est donc pas nécessaire de prévoir des tarifs adaptés ou de les exclure du champ d'application car c'est déjà le cas ;

➜ la mise en place d'une éco-contribution kilométrique souhaitée par la CCC (moins de 2000 et plus de 2000 kms) est différente du champ d'application de la taxe de solidarité (UE et hors UE) ;

➜ afin de ne pas discriminer certains pays de l'Union européenne, il faut prévoir un tarif UE et moins de 2000 kms et un tarif hors UE et plus de 2000 kms. On ne peut pas se contenter d'un tarif de moins et plus de 2000 kms qui serait discriminant pour certains de ces pays;

➜ la notion de jet privé ne correspond pas à une notion précise en droit aérien. C'est un type d'avion et pas un type de transport.

➜ Le comité légistique propose une transcription taxant l'aviation d'affaires (qui inclut les jets mais aussi les autres appareils dédiés à ce type d'aviation) et le transport aérien privé (vols non commerciaux/ toute activité de transport organisée à titre gratuit par une personne morale ou physique et pour son propre compte).

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Pour des raisons de lisibilité il faudrait amender le système de la taxe de solidarité et le rendre cohérent avec l'éco-contribution souhaitée

a/ Modifier l'article 302 bis K

I. – 1. A compter du 1er janvier 2006, une taxe de l'aviation civile au profit du budget annexe " Contrôle et exploitation aériens " est due par les entreprises de transport aérien public **et privé [uniquement pour les jets ?]**.

b/ Au VI-1 du même article

Remplacer ce tableau :

Destination finale du passager :	~~Passager pouvant bénéficier, sans supplément de prix, de services à bord auxquels l'ensemble des passagers ne peut accéder gratuitement~~	~~Autre passager~~
– la France, un autre Etat membre de l'Union européenne, un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, la Confédération suisse :	~~11,27 € – 20,27 €~~	~~1,13 € – 2,63 €~~
– autres Etats :	~~45,07 € – 63,07 €~~	~~4,51 € – 7,51 €~~

Par ce tableau :

Destination finale du passager	**Classe économique**	**Classe affaire**	**A Aviation d'affaires et transport aérien privé [uniquement pour les jets ?]**
La France, un autre État membre de l'Union européenne, un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen, la Confédération suisse **et tout vol inférieur à 2000 kms**	**Taux de la taxe de solidarité + 30 € d'éco contribution**	**Taux de la taxe de solidarité + 180 € d'éco contribution**	**Taux de la taxe de solidarité + 360 € d'éco contribution**
Vols supérieurs à 2 000 kms	**Taux de la taxe de solidarité + 60 € d'éco contribution**	**Taux de la taxe de solidarité + 400 € d'éco contribution**	**Taux de la taxe de solidarité + 1 200 € d'éco contribution**

PROPOSITION SD-E2 : ORGANISER PROGRESSIVEMENT LA FIN DU TRAFIC AÉRIEN SUR LES VOLS INTÉRIEURS D'ICI 2025, UNIQUEMENT SUR LES LIGNES OÙ IL EXISTE UNE ALTERNATIVE BAS CARBONE SATISFAISANTE EN PRIX ET EN TEMPS (SUR UN TRAJET DE MOINS DE 4H)

POINTS D'ATTENTION

➜ Une proposition de loi n°2005 visant à remplacer les vols intérieurs par le train a été enregistrée à la Présidence de l'Assemblée nationale le 5 juin 2019 ;

➜ Le problème des vols intérieurs en transit international se pose et pourra difficilement être concerné par cette proposition de loi (le changement de mode de transport entre deux vols risque d'être beaucoup trop chronophage) ;

➜ Un projet de loi complet serait nécessaire et devrait traiter de nombreux sujets: champ d'application, lignes concernées, accompagnement social (compensations accordées aux compagnies aériennes, aux aéroports, aux territoires....). La transcription juridique proposée ne porte que sur l'article posant le principe voulu par la proposition du GT.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

1/ Compléter l'article L. 64123 du code des transports :

"L'exploitation de services réguliers ou non réguliers de transport aérien public au départ, à destination ou à l'intérieur du territoire français est soumise à autorisation préalable de l'autorité administrative, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat et, pour ceux de ces services relevant du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, dans le respect des dispositions de ce règlement. A cet effet, les programmes d'exploitation des transporteurs aériens sont soumis à dépôt préalable ou à l'approbation de l'autorité administrative.

« Sont interdits à compter du 1er janvier 2025 les services mentionnés au premier alinéa du présent article lorsqu'ils sont exécutés sur une liaison également assurée par voie ferrée, sans correspondance et en moins de quatre heures, empruntant le réseau ferré défini à l'article L. 21221, dans la mesure où ce service garantit un déplacement d'une durée équivalente à celle nécessaire par avion depuis l'enregistrement jusqu'à la fin du débarquement des passagers. Ces limitations sont réévaluées tous les trois ans, conformément à l'article 20 du règlement (CE) 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté »

2/ Prévoir un projet de loi traitant de l'ensemble des conséquences de cette interdiction

PROPOSITION SD-E3 : INTERDIRE LA CONSTRUCTION DE NOUVEAUX AÉROPORTS ET L'EXTENSION DES AÉROPORTS EXISTANTS

POINTS D'ATTENTION

➜ Cette proposition devra s'inscrire dans un ensemble de propositions destinées à dissuader de l'usage du transport aérien (taxation du kérosène, prix du transport aérien, compétitivité des autres transports...) ;

➜ Il faut prévoir des aménagements à cette proposition, notamment afin de permettre les travaux de sécurité tout comme une date d'entrée en vigueur et un dispositif transitoire laissant le temps d'adaptation nécessaire compte tenu des chantiers en cours ;

➜ La prise en compte des situations particulières (territoires enclavés et Outre-Mer) est nécessaire au-delà du cas particulier de Mayotte présent dans la proposition des membres.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

De nombreuses dispositions seraient nécessaires pour désinciter au transport aérien.

Une déclaration d'utilité publique étant nécessaire pour pouvoir réaliser les travaux de création, d'extension ou d'aménagement important dans les aéroports, le comité légistique imagine ce moyen pour poser le principe d'interdiction de création ou extension, sauf nécessité de sécurité et territoire enclavé.

Créer dans le code de l'expropriation un article L 122-2-1 :

« A compter du [1er janvier 2025] ne peuvent être déclarées d'utilité publique les opérations de travaux et d'ouvrage ayant pour objet la création d'un nouvel aérodrome ou l'extension d'un aérodrome existant à l'exception de Mayotte et sauf motif impérieux de sécurité et à l'exception des opérations de ce type sur l'aérodrome d'un territoire enclavé sans autre moyen de transport que l'aérien »

Mise en cohérence dans le code de l'aviation civile les articles D211-2, D221-1 et D221-2 :

Ces articles devraient être soit abrogés soit modifiés pour tenir compte de ce que les travaux seraient réservés aux motifs impérieux de sécurité et aux territoires enclavés. Les articles sont rappelés pour mémoire :

Article D211-2 : La décision de création d'un aérodrome par l'Etat est prise par le ministre chargé de l'aviation civile ou, le cas échéant, par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ou des autres ministres intéressés.

La création d'un aérodrome par une personne autre que l'Etat est subordonnée à une autorisation administrative délivrée dans les conditions fixées aux titres II et III ci-après.

Article D221-1 : Les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique peuvent être créés par l'Etat, par les collectivités publiques et les établissements publics, ainsi que par les personnes physiques ou morales de droit privé [...]

Article D221-2 : La demande d'autorisation de créer un aérodrome destiné à être ouvert à la circulation aérienne publique ou d'ouvrir à la circulation aérienne publique un aérodrome existant est adressée au ministre chargé de l'aviation civile, accompagnée d'un dossier dont la composition sera fixée par arrêté ministériel.

La décision est prise par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ou, le cas échéant, par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ou des autres ministres intéressés.

PROPOSITION SD-E4 : TAXER DAVANTAGE LE CARBURANT POUR L'AVIATION DE LOISIR

POINTS D'ATTENTION

Le carburant avion dit AVGAS est déjà soumis à la TICPE et à la TVA, contrairement au kérosène (exemption prévue dans la convention de Chicago de 1944).

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

1/ Prévoir le nouveau taux dans un article de la loi de finances [2021 ?]

2/Modifier l'article 265 du code des douanes

"1. Les produits énergétiques repris aux tableaux B et C ci-après, mis en vente, utilisés ou destinés à être utilisés comme carburant ou combustible sont passibles d'une taxe intérieure de consommation dont les tarifs sont fixés comme suit :

Tableau A (abrogé par l'article 43 de la loi de finances rectificative n° 92-1476 du 31 décembre 1992).

Tableau B : Produits pétroliers et assimilés.

1° Nomenclature et tarif.

Désignation des produits(numéros du tarif des douanes)	Indice d'identification	Unité de perception	Tarif (en euros)
----essence d'aviation ;	10	Hectolitre	68

PROPOSITION SD-E6 : GARANTIR QUE L'ENSEMBLE DES ÉMISSIONS QUI NE POURRAIENT ÊTRE ÉLIMINÉES SOIENT INTÉGRALEMENT COMPENSÉES PAR DES PUITS DE CARBONE

POINTS D'ATTENTION

Les compagnies aériennes sont déjà tenues d'établir des bilans carbone (Article R229-37-7 du code de l'environnement). La nouveauté réside ici dans le caractère obligatoire de la compensation. Or il est difficile d'imposer la compensation carbone à un seul secteur économique.
La proposition vise également à obliger les compagnies aériennes desservant les DOM TOM à compenser par des puits carbones leurs émissions, sans pour autant impacter le prix des billets d'avion. Toutefois, le mécanisme de sanction envisagé – le retrait du droit d'exploitation pour les compagnies desservant les DOM TOM – se heurte à deux principes :

- ➜ le principe constitutionnel d'unité de la République et donc de continuité territoriale, qui rend nécessaire le maintien de la desserte des collectivités d'outre-mer.
- ➜ le principe de libre concurrence, imposé par le droit de l'Union européenne et le droit national. Si seules les

compagnies françaises sont pénalisées et que les compagnies étrangères peuvent desservir les collectivités d'outre-mer, la libre concurrence entre les compagnies quelle que soit leur nationalité ne serait pas respectée.

La transcription juridique proposée n'inclut donc pas cette partie.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Compléter l'article R229-37-7 du code de l'environnement

"[...] Chaque année à partir de 2013, au plus tard le 31 mars, chaque exploitant d'aéronef ayant au préalable soumis un plan de surveillance de ses émissions soumet à l'autorité compétente une déclaration des émissions résultant de ses activités aériennes de l'année précédente, ces données d'émissions étant vérifiées selon les dispositions de l'article L. 229-14. L'autorité compétente transmet les déclarations des exploitants à la Commission européenne ainsi qu'au teneur du registre mentionné à l'article L. 229-16. **Chaque exploitant d'aéronef compense ses émissions carbones non éliminées et constatées dans son bilan carbone annuel".**

Créer un arrêté d'application de l'article R229-37-7 au code de l'environnement avec des dispositions particulières pour l'Outre-mer :

« Art 1er : les compagnies aériennes [nationales ?] desservant les départements et collectivités d'outre-mer compensent leurs émissions par des puits de carbones ».

« Art 2 : à partir [du 1er octobre 2020] les compagnies compensent de façon volontaire 40 % de leurs émissions de gaz à effet de serre ;

À compter du 1er janvier 2022 les compagnies compensent de façon volontaire 60 % de leurs émissions de gaz à effet de serre et de façon obligatoire 40% de leurs émissions de gaz à effet de serre ;

À compter du 1er janvier 2024, les compagnies compensent de façon volontaire 80 % de leurs émissions de gaz à effet de serre et de façon obligatoire 60% de leurs émissions de gaz à effet de serre ;

À compter du 1er janvier 2027, les compagnies compensent de façon volontaire 100% de leurs émissions de gaz à effet de serre et de façon obligatoire 80% de leurs émissions de gaz à effet de serre ».

Art 3 : Les compensations en puits de carbone s'effectuent [prioritairement ?] sur les territoires des DOM et COM où sur tout autre territoire.

Art 4 : La mise en œuvre des compensations carbone fait l'objet d'un rapport annuel consultable. [déjà exigé dans les bilans carbone annuels proposés au-dessus]

propositions.conventioncitoyennepourleclimat.fr

conventioncitoyennepourleclimat.fr

@Conv_Citoyenne

@Conv_Citoyenne

ConvCitoyenne

Organisée par :

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

CONSEIL ÉCONOMIQUE
SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL

© DICOM CESE - Juin 2020