

# Convention citoyenne pour le climat

## Se Déplacer

*Document transmis aux parlementaires et citoyens*

### 1. Éléments de contexte

La Convention Citoyenne pour le Climat a porté des mesures ambitieuses en faveur de la transition écologique du secteur des Transports. **Décarbonation des mobilités, renforcement de l'intermodalité et développement croissant des nouvelles formes de mobilités durables** : telles sont aussi les ambitions du Gouvernement pour concilier l'impératif écologique avec le droit fondamental de se déplacer pour chacun de nos concitoyens.

**Le secteur des transports a émis 139 MtCO<sub>2eq</sub> en 2017 hors soutes internationales, soit 31 % des émissions nationales.** En Outre-Mer, il représente près de 39 % des émissions. Les émissions liées à l'usage des voitures représentent plus spécifiquement environ 70Mt CO<sub>2</sub>, soit 16 % des émissions nationales. Si l'on constate une hausse de +11,8% au global des émissions entre 1990 et 2017, elle est principalement relative à la période entre 1990 et 2004 (+18,9%). Concernant les polluants atmosphériques, les transports représentent 64% des émissions d'oxydes d'azote (NOx) et 17% des émissions de particules.

**Après trois années de stagnation, l'année 2020 voit une baisse de plus de 13% des émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des voitures neuves** pour s'établir à environ 95 gCO<sub>2</sub>/km (cycle NEDC) contre 110 gCO<sub>2</sub>/km en 2019. **C'est une avancée majeure que nous devons confirmer alors que les émissions liées à l'usage des voitures représentent plus de la moitié des émissions du secteur.**

**La réduction de l'impact des transports sur l'environnement n'est pas synonyme de limitation de la mobilité.** Facteur de socialisation de nos sociétés, l'ambition aujourd'hui renouvelée est de proposer des modes de transports – notamment du quotidien – plus propres, complémentaires, inclusifs et mieux interconnectés. **Chaque jour, les Français utilisent au moins un mode de transport** pour se rendre au travail, à l'école ou sur le lieu de leurs loisirs. **L'accès à la mobilité est aujourd'hui un droit réel, qui doit être accessible à tous.**

Un grand nombre des propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat confirment la dynamique de transformation impulsée par plusieurs lois et politiques publiques déjà mises en place par ce Gouvernement comme la Loi d'Orientation des Mobilités, ou le plan de relance présenté en septembre dernier et le projet de loi de finances pour 2021. **Aujourd'hui 25 mesures sur les 42 de l'axe « se déplacer », soit près des deux tiers d'entre elles, sont d'ores et déjà mises en œuvre** (voir annexe).

**D'autre part, 15 mesures seront reprises dans le PJJ CCC, portant à 40 le nombre de mesures mises en œuvre.** Elles sont détaillées ci-dessous. Pour certaines d'entre elles, la retranscription diffère de la proposition de la CCC car le bon échelon d'action est européen : il est alors nécessaire que le gouvernement poursuive les échanges dans le cadre d'instances européennes et internationales.

## **2. Un titre entier du projet de loi CCC sera dédié à la question des transports**

- *Un premier chapitre intitulé « Promouvoir les alternatives à la voiture individuelle et la transition vers un parc de véhicules plus propres » va traiter les mesures suivantes*

**Article X -- SD-A2.1 :** *Création de parkings relais*

**Article X -- SD-A2.2 :** *Interdire les centres villes pour les véhicules les plus émetteurs de GES*

**Article X -- SD-A2.4 :** *Généraliser les aménagements de voies réservées aux véhicules partagés et aux transports collectifs sur les autoroutes et voies rapides*

**Article X -- SD-A4.2 :** *Généraliser les mesures tarifaires attractives déjà pratiquées par certaines régions*

**Article X -- SD-C1.3 :** *Interdire dès 2025 la commercialisation de véhicules neufs très émetteurs*

- *Un deuxième chapitre intitulé « Optimiser le transport routier de marchandises et réduire ses émissions » va traiter les mesures suivantes*

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

**Article X -- SD-B1.4 :** *Sortir progressivement des avantages fiscaux sur le gazole pour le transport de marchandises*

**Article X -- SD-B1.5 :** *Inciter au report partiel vers d'autres moyens de transport de marchandises moins émetteurs*

**Article X -- SD-B1.6 :** *Obliger les chargeurs à intégrer des clauses environnementales*

- *Un troisième chapitre intitulé « Agir au niveau local avec les entreprises et les administrations pour organiser mieux les déplacements » va traiter les mesures suivantes*

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

**Article X -- SD-D3.1 :** *Intégrer les citoyens aux Autorités organisatrices de la mobilité à toutes les échelles*

- *Un quatrième chapitre intitulé « Limiter les émissions du transport aérien et favoriser l'intermodalité train avion » va traiter les mesures suivantes*

**Article X -- SD-E1 :** *Introduction d'une éco-contribution kilométrique renforcée*

**Article X -- SD-E2 :** *Organiser progressivement la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs lorsqu'une alternative existe en 2h30*

**Article X -- SD-E3 :** *Interdiction de la construction ou extension d'aéroports*

### 3. Détail des mesures

#### SD-A2.1. Création de parkings relais

Proposition de la CCC : Il est proposé de créer des parkings relais dont le ticket permet un accès aux transports publics en centre-ville. Par ailleurs, 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.

- ⇒ *Le Gouvernement reprend la proposition de la CCC. Afin de ne pas invalider les plans de mobilité déjà adoptés, il est proposé de n'appliquer cette modification qu'aux plans de mobilité (et aux plans locaux d'urbanisme en tenant lieu) dont l'élaboration ou la révision est commencée à compter de la promulgation de la loi.*

#### SD-A2.2. Interdire les centres villes pour les véhicules les plus émetteurs de GES

Proposition de la CCC : Il est proposé d'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 à faibles émissions mobilité (ZFE-m) et en les rendant obligatoires.

- ⇒ *Le Gouvernement reprend la proposition de la CCC en rendant obligatoire la mise en place de ZFE-m pour les agglomérations de plus de 150 000 habitants d'ici le 31 décembre 2024. L'obligation d'instauration d'une ZFE-m portera ainsi sur 35 territoires supplémentaires en plus des territoires déjà soumis à cette exigence du fait des dépassements de la qualité de l'air (10 métropoles). D'autre part, pour les zones toujours en dépassement au 1er janvier 2025, la circulation sera restreinte aux véhicules particuliers de Crit'air 3 ou supérieur.*

#### SD-A2.4. Généraliser les aménagements de voies réservées aux véhicules partagés et aux transports collectifs sur les autoroutes et voies rapides

Proposition de la CCC : Il est proposé d'encourager le covoiturage et les transports en commun en généralisant, pour les 3 prochaines années, les expérimentations de voies réservées au covoiturage et aux transports collectifs sur les autoroutes et voies rapides vers les centres couverts par une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m), pour réduire les temps de déplacement et encourager les mobilités propres et partagées.

- ⇒ *Le Gouvernement retient cette mesure et précise, en cohérence avec la proposition de la CCC, que la mesure porte sur les autoroutes ou routes express. Il s'agit de mettre en œuvre un cadre juridique existant, et non d'en recréer un différent, tout en assurant un développement cohérent des voies réservées à l'échelle du territoire français par soucis de lisibilité pour les usagers de la route. Un texte d'application n'est donc pas nécessaire. Il convient également de rappeler que la création des voies réservées doit tenir compte des conditions de circulation et de sécurité routière.*

Analyse complémentaire : L'opportunité de création de voies réservées doit être appréciée selon plusieurs critères. **Chaque voie réservée fera l'objet d'une évaluation rendue publique, une évaluation globale semblant délicate à réaliser compte tenu des spécificités de chaque projet. Les études montrent que pour être efficaces, les expérimentations de voies réservées devraient principalement porter sur des voies réservées aux transports en commun, aux taxis, au covoiturage et aux véhicules à très faibles émissions** (dites "VR2+") sur les autoroutes et routes express nationales ou départementales à 2x3 voies ou plus, en réutilisant préférentiellement la voie de circulation de gauche, ou, à défaut, des voies réservées aux services réguliers de transport public collectif sur l'espace de bande d'arrêt d'urgence (dites "VRTC"). **Dès à présent, le Gouvernement a prévu 50 M€ dans le plan de relance pour accompagner les premiers projets.**

#### **SD-A4.2. Généraliser les mesures tarifaires attractives déjà pratiquées par certaines régions**

Proposition de la CCC : Pour redynamiser le train et le rendre plus attractif, il est proposé de notamment 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.

⇒ ***Le Gouvernement intègre cette mesure telle que proposée au PJJ CCC.***

#### **SD-C1.3 : Interdire dès 2025 la commercialisation de véhicules neufs très émetteurs**

Proposition de la CCC : Il est proposé d'interdire à compter du 1er janvier 2025 la vente de véhicules neufs émettant plus de 110 gCO<sub>2</sub>/km et à compter du 1er janvier 2030 la vente des véhicules neufs émettant plus de 95 gCO<sub>2</sub>/km<sup>1</sup>.

⇒ ***Le Gouvernement retient un objectif programmatique de fin de vente des voitures neuves les plus émettrices à horizon 2030. Le seuil sera précisé dans les prochains jours, sur la base des propositions de la convention citoyenne.***

Analyse complémentaire : Afin de laisser le temps à la filière automobile de s'organiser, et pour garantir une meilleure clarté de l'objectif, il n'est pas proposé d'objectif à horizon 2025 comme le proposait initialement les citoyens, mais un **objectif de fin de vente en 2030 des véhicules thermiques les plus émetteurs**. Cela permet de donner de la cohérence à notre trajectoire dans la perspective de l'objectif déjà inscrit dans la loi d'orientation des mobilités de fin de vente des véhicules particuliers et utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles en 2040.

Le droit européen ne permet pas aux Etats membres d'interdire sur leur territoire l'immatriculation ou la vente de véhicules qui sont conformes à la réglementation européenne et qui ont fait l'objet d'une homologation. La mise en œuvre de cet objectif à 2030 passera donc par des discussions et des mesures européennes.

---

<sup>1</sup> Les données d'émissions sont indiquées dans le rapport CCC en cycle NEDC, elles sont approximativement équivalentes à respectivement 138 gCO<sub>2</sub>/km et 123 gCO<sub>2</sub>/km en cycle WLTP.

Il est prévu que la réglementation européenne sur les standards d'émissions de CO2 des véhicules sera en 2021, en cohérence avec le relèvement de l'ambition climatique européenne. La France portera une position ambitieuse pour s'assurer d'un rehaussement de l'ambition mais aussi pour inscrire dès à présent au niveau européen la trajectoire d'interdiction de vente des véhicules neufs les plus émissifs.

Pour atteindre nos objectifs climat de la Stratégie nationale bas carbone (SNBC) il faudra que la structure du marché soit en 2030 composée à 35% de ventes de voitures électriques, 11% d'hybrides rechargeables, 38% d'essence et 16% de véhicules diesel. Ce scénario, qui vise la vente de 100% de voitures neuves électriques en 2040, s'appuie sur des efforts importants concernant l'efficacité des véhicules, en particulier les véhicules thermiques.

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

Proposition de la CCC : Il est proposé d'imposer aux chauffeurs de poids lourds une formation à l'écoconduite avec des rappels réguliers. La CCC propose une transcription législative de la mesure.

- ⇒ ***Le Gouvernement reprend la mesure en lui donnant une assise législative (et non uniquement une transcription réglementaire comme le proposait la CCC). Les modalités pratiques et la périodicité de la formation à l'écoconduite seront fixées par voie réglementaire, à l'issue d'une concertation avec les parties prenantes concernées (entreprises, syndicats de salariés, organismes de formation...).***

### **SD-B1.4. Sortir progressivement des avantages fiscaux sur le gazole pour le transport de marchandises**

Proposition de la CCC : Il est proposé de réduire puis supprimer progressivement d'ici 2030, les avantages fiscaux sur le gazole pour les poids lourds et 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.

- ⇒ ***Le Gouvernement prévoit la réduction à partir de 2023 de l'avantage fiscal sur le gazole professionnel, par une disposition législative à caractère programmatique, en suivant une trajectoire définie par les lois de finances, réévaluée annuellement et le cas échéant adaptée au regard de l'effectivité du développement de l'offre de véhicules lourds à motorisation alternative au gazole mis sur le marché et des réseaux correspondants d'avitaillement en énergie ainsi que des avancées en matière de convergence de la fiscalité énergétique au niveau européen. Comme proposé par la CCC, le Gouvernement accompagne cette évolution de la fiscalité par un renforcement des aides à la transition énergétique du transport routier de marchandises.***

Analyse complémentaire : Le Gouvernement partage par ailleurs l'ambition de renforcer la part modale du train, du fluvial et du maritime dans le transport de marchandises, et de poursuivre le verdissement des flottes de poids lourds, qui conserveront un rôle important pour la desserte fine du territoire et compte tenu de la souplesse apportée par le transport routier de marchandises. Pour être efficaces, les modifications de la fiscalité applicable au transport

routier de marchandises doivent s’appréhender dans un contexte européen, pour éviter qu’elles se traduisent par une substitution de transporteurs nationaux par des transporteurs étrangers, sans réduction des émissions polluantes.

**L’Etat poursuit en parallèle son effort pour aider l’achat de poids lourds moins polluants, grâce au suramortissement rallongé jusqu’en 2024 et à la mise en place d’aides à l’acquisition dans le cadre du plan de relance.**

**Le Gouvernement porte par ailleurs au niveau européen la demande de révision de la directive Énergie dans le sens d’une convergence de la fiscalité applicable sur le carburant professionnel par les États membres. La future Présidence française pourra en faire une priorité.**

### **SD-B1.5. Inciter au report partiel vers d’autres moyens de transport de marchandises moins émetteurs**

Proposition de la CCC : Il est proposé de créer une vignette qui serait payée par l’ensemble des poids lourds, français et étrangers, qui empruntent les routes françaises et, en parallèle, d’abaisser la taxe à l’essieu pour les entreprises.

⇒ ***Le Gouvernement rend possible, sur le modèle de la vignette envisagée par la collectivité européenne d’Alsace, la mise en place de vignettes locales par d’autres collectivités volontaires.***

Analyse complémentaire : Le droit européen ne permet pas d’abaisser la taxe à l’essieu, qui est déjà fixée au minimum imposé par la directive européenne. Par ailleurs une vignette nationale risquerait de se surajouter aux projets de vignettes régionales, comme celui envisagé par la collectivité européenne d’Alsace.

### **SD-B1.6. Obliger les chargeurs à intégrer des clauses environnementales**

Proposition de la CCC : Il est proposé que les entreprises chargeurs, c’est-à-dire les entreprises ayant recours à des services de transports de marchandises, intègrent des clauses environnementales afin de contribuer à la réduction des émissions directes et indirectes de gaz à effet de serre des activités de transport. Les entreprises soumises aux obligations de rapportage extra-financier doivent aussi produire un plan d’action détaillant les orientations pour réduire les émissions des services de transports de marchandises auxquelles elles ont recours.

⇒ ***Le Gouvernement reprend la position de la Convention citoyenne et fait de ce rapportage particulier l’un des éléments importants à prendre en compte dans l’analyse de performance extrafinancière auxquelles les entreprises de plus de 500 salariés notamment sont soumises. En revanche, il est nécessaire de maintenir la stabilité de la réglementation française et de maintenir les dispositifs de sanctions potentielles déjà existants. Il inscrit par ailleurs, la publication d’un bilan national des plans d’actions des entreprises pour réduire les émissions directes et indirectes liées aux activités de***

*transports. Le Gouvernement insiste sur l'adéquation nécessaire de ce plan avec la stratégie nationale bas carbone.*

Analyse complémentaire : La proposition avait vocation à être appliquée uniquement aux entreprises ayant recours à des prestations de transport. Néanmoins, en l'absence de définition des entreprises dites « chargeurs », l'option retenue par la Convention consiste à appliquer l'obligation à l'ensemble des sociétés soumises à la déclaration de performance extrafinancière.

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

Proposition de la CCC : Il est proposé de rendre obligatoires les plans de mobilité employeurs (PDME) et de créer un pouvoir de sanction pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) si ces plans de mobilité employeurs ne sont pas réalisés.

⇒ *Le Gouvernement va concerter cette mesure avec les partenaires sociaux dans les prochaines semaines.*

Analyse complémentaire : il convient de distinguer l'obligation d'élaborer un PDME, qui s'appliquerait à toutes les entreprises dont onze salariés au moins sont employés sur un même site, et l'obligation de négociation sur les conditions de mobilité des salariés, qui ne s'applique qu'aux entreprises de plus de 50 salariés avec un délégué syndical. De manière à articuler ces deux obligations, il s'agira de faire porter la négociation sur les mesures du PDME. **Le PDME deviendrait donc la base des négociations relatives aux conditions de mobilité des salariés, ce qui apporterait plus de clarté et de lisibilité pour les acteurs.**

### **SD-D3-1. Intégrer les citoyens aux Autorités organisatrices de la mobilité à toutes les échelles**

Proposition de la CCC : Il est proposé de faire participer davantage les citoyens à l'élaboration des stratégies de mobilité en intégrant des citoyens tirés au sort dans les comités des partenaires mis en place par les AOM.

⇒ *Le Gouvernement retient la mesure et maintient le principe selon lequel les collectivités locales fixent la composition du comité des partenaires. En effet, si la convention citoyenne a souhaité ajouter un tirage au sort des habitants, il n'en demeure pas moins que les AOM doivent pouvoir définir la composition des membres du comité qui ne seront pas tirés au sort, notamment pour leur permettre d'associer d'autres participants (comme les associations d'usagers « ou d'habitants »). Il est proposé que la mesure entre en vigueur de manière différée le 1er janvier 2022 afin d'éviter de remettre en cause la validité juridique des avis des comités des partenaires qui n'intégreraient pas des citoyens tirés au sort dès la promulgation de la loi.*

## **SD-E1. Sur l'introduction d'une éco-contribution kilométrique renforcée**

Proposition CCC : La convention citoyenne pour le climat a proposé l'introduction d'une « éco-contribution kilométrique renforcée » qui se substituerait à la majoration de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) mise en œuvre au 1er janvier 2020 et communément appelée « éco-contribution ». La convention citoyenne propose également l'introduction d'une classe tarifaire spécifique pour les « jets privés ». La CCC prévoit dans sa proposition une modération pour les DOM-TOM ainsi que l'affectation des recettes de la taxe au financement des transports « bas carbone ».

⇒ *Le Gouvernement considère que la priorité doit être donnée à la mise en place d'une solution européenne pour éviter de pénaliser les acteurs français par rapport à leurs concurrents européens qui ne respecteraient pas les mêmes règles. La France souhaite donc que, conformément aux principes du Green Deal Européen, l'Union Européenne mette fin progressivement aux quotas de CO2 gratuits pour les compagnies aériennes. En cas d'échec des négociations européennes, et si les émissions du secteur repartent à la hausse, alors le gouvernement réévaluera l'opportunité de prendre des mesures s'appliquant uniquement sur le territoire national. Un article affirmant cette vision est inclus dans ce PJJ, créant une clause de revoyure, quand le trafic aérien – très impacté par la crise – aura retrouvé son niveau de 2019.*

Analyse complémentaire : Le principe même d'une taxation renforcée de l'aérien participe d'une prise de conscience au niveau mondial et en France en particulier. Les autorités ont déjà largement contribué à introduire de tels dispositifs tant aux niveaux international, européen que national, malgré souvent de fortes oppositions. Au niveau national le gouvernement a procédé le 1er janvier 2020 à une augmentation de la taxe de solidarité sur les billets d'avion pour financer la politique d'investissement de transport et de mobilité par l'État. La France, grande nation aéronautique, assume ainsi tout à fait sa capacité d'entraînement et son devoir d'exemplarité.

**En l'absence d'harmonisation fiscale européenne, les hubs aéroportuaires français seraient également fortement pénalisés, par rapport à leurs voisins européens** vers lesquels les trafics moyen et long-courrier se redirigeraient, compte tenu du coût plus élevé d'un passage dans les hubs français du fait de cette taxe, provoquant un effet d'éviction globalement contre-productif d'un point de vue environnemental, la **perte estimée d'environ 200 000 emplois et un risque de délocalisation des centres de décision stratégiques dans d'autres pays du continent européen.**

## **SD-A2. Organiser progressivement la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs lorsqu'une alternative existe en 2h30**

Proposition CCC : La convention citoyenne pour le climat a proposé d'interdire le trafic aérien sur les vols intérieurs d'ici 2025, uniquement sur les lignes où existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps (sur un trajet de moins de 4 heures).

⇒ *Le Gouvernement retient une interdiction qui porte sur les vols intérieurs pour lesquels existe une alternative ferroviaire en moins de 2h30 conformément aux engagements du Président de la République devant les citoyens fin juin 2020, qui souhaite maintenir les connexions et la mobilité entre les territoires*



**notamment ceux qui sont isolés.** Les services majoritairement dédiés aux vols en correspondance ne seront pas concernés par cette interdiction de sorte à ne pas interdire des vols où seule une minorité de voyageurs effectuerait un trajet de point à point, **exception visant à préserver la connexion avec les territoires ultramarins ou les destinations internationales.**

⇒ Un travail a en outre été engagé, avec les opérateurs des transports aérien et ferroviaire, pour améliorer la qualité de l'offre intermodale air/fer et faciliter les accès ferroviaires aux aéroports, en lien avec les collectivités, le groupe SNCF, les aéroports et principales compagnies aériennes concernées ; il s'agit par exemple de prévoir une couverture appropriée des conséquences d'un retard pour le passager, de faciliter le traitement des bagages, ou de veiller à la qualité de parcours des voyageurs à mobilité réduite.

Analyse complémentaire : Cette mesure s'inscrit dans la logique aux contreparties environnementales demandées au groupe Air France pour bénéficier du soutien financier de l'Etat suite à la crise sanitaire. Le Gouvernement partage les objectifs de réduction de l'empreinte environnementale du transport aérien. Il souhaite ainsi qu'une telle mesure puisse s'appliquer dès 2021.

### **SD-E3. Interdiction de la construction ou extension d'aéroports**

Proposition CCC : La convention citoyenne pour le climat a proposé d'interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants au-delà de leur emprise actuelle.

⇒ **Le Gouvernement reprend l'interdiction d'opérations de travaux et d'ouvrage ayant pour objet la création d'un nouvel aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique ou l'extension d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique existant.** Des exceptions sont prévues pour des extensions ou des créations lorsque le besoin est justifié (poursuite de chantiers en cours, opérations nécessaires pour des raisons de sécurité, de mise aux normes réglementaires ou de désenclavement d'un territoire - notamment en outre-mer – ou ayant un bénéfice environnemental et sonore démontré).

Analyse complémentaire : Cette mesure, au-delà de ses impacts sur les émissions de gaz à effet de serre limitera la consommation de nouvelles surfaces et l'artificialisation des sols. Les adaptations et aménagements nécessaires aux aéroports à l'intérieur de leurs emprises, restent possibles pour leur permettre un développement aéroportuaire plus frugal.

### **SD-E4. Compensation des vols intérieurs**

Proposition de la CCC : La convention citoyenne pour le climat a proposé de rendre obligatoire la compensation par des puits de carbone de l'intégralité des émissions de CO2 de l'ensemble des vols intérieurs dès 2021. Une mise en œuvre de la mesure progressive est proposée par la CCC pour la desserte des collectivités d'outre-mer.

⇒ ***Le Gouvernement retient une entrée en vigueur générale du dispositif au 1er janvier 2022.*** *L'introduction d'un traitement différencié de l'outre-mer étant susceptible de fragiliser la mesure au regard du droit communautaire, il est proposé de faire coïncider le périmètre d'application de la mesure avec celui du système européen d'échange de quotas d'émissions, ce qui en pratique permet de préserver la continuité territoriale avec l'outre-mer. Il sera aussi privilégié des puits de carbone ou initiatives françaises pour que les ressources mobilisées par la compensation soient réinvesties en priorité sur le territoire national.*

## **ANNEXES – 25 mesures déjà effectives et 2 mesures encore en discussion**

- **25 mesures « se déplacer » sont d'ores-et-déjà mises en œuvre (ou le seront via un vecteur non législatif cet hiver) :**
  - **10 via le plan « France Relance » et les Lois de finances rectificatives pour 2020 :**
    - SD-A2.3 – Augmenter le Fonds vélo (200M€ plan de relance + fonds React-EU => trajectoire CCC de quadruplement des aides au vélo) ;
    - SD-A1.3 – Prêts de vélo en milieu scolaire (fonds plan vélo + dispositif ADEME) ;
    - SD-A4.1 : Réduire la TVA sur les billets de train de 10 % à 5,5 % (plus de 4 Mds€ versés à la SNCF dans le plan de relance et plus de 3 Md€ d'aides de l'Etat votés dans les 3e et 4e Lois de finances rectificatives pour 2020 au bénéfice des Autorités organisatrices, ce qui leur permet de préserver voire d'amplifier leurs engagements de modération tarifaire au bénéfice des usagers, sur les TGV comme sur les transports du quotidien, de manière plus rapide et efficace qu'une baisse de TVA).
    - SD-A4.3 – Développer un plan massif pour moderniser le ferroviaire (plus de 5,5 Mds€ dans le plan de relance en faveur du ferroviaire + 1 Md€ pour les transports en commun => la trajectoire d'investissement est rehaussée du montant souhaité par la CCC) ;
    - SD-B1.1 – Développer les autoroutes fluviales et maritimes (400M€ pour le maritime et fluvial, dont 175M€ pour la régénération des canaux avec accélération de près de 160 projets sur petits et grands gabarits dans le plan de relance) ;
    - SD-B1.3 – Imposer aux constructeurs de poids lourds d'adopter la même filière de recherche énergétique (7Mds€ dans le plan hydrogène pour orienter les recherches) ;
    - SD-B2.2 – Electrification des quais (175M€ pour la transition écologique du secteur maritime dont l'électrification des quais) ;
    - SD-C1.2 – Augmenter le bonus pour les véhicules moins polluants (1,9Mds€ plan de relance + barèmes prolongés jusqu'à juillet 2021) ;
    - SD-C1.6 - Proposer des prêts à taux zéro, avec la garantie de l'État, pour l'achat d'un véhicule peu émetteur (choix d'un dispositif de microcrédits : 50M€ dans le plan de relance) ;
    - SD-E7 – Soutenir, à moyen terme, la R&D dans le développement d'une filière biocarburants pour les avions (1,5Mds€ sur 3 ans dans le plan de relance).
  - **5 via le PLF 2021 :**
    - SD-A1.1 – Forfait mobilités durables (passage du plafond de 400 à 500€) - <http://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/amendements/3360A/AN/2822> ;
    - SD-CA.2 – Renforcement du malus CO2 avec baisse du seuil de 5g/an sur 3 ans et hausse du plafond de 10 000€ sur 3 ans + Malus poids à partir de 2022 à hauteur de 1800 kg – position de conciliation entre les citoyens et les acteurs de la filière - <http://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/amendements/3360A/AN/2961> + <http://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/amendements/3360C/AN/215> ;
    - SD-C1.4 - Moduler les taxes sur les contrats d'assurance en fonction de l'émission de CO2 pour encourager les véhicules propres (exonération pour les

véhicules électriques sur 3 ans) - <http://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/amendements/3360C/AN/3519> ;

- DE-E4 – Taxer davantage le carburant de l'aviation de loisir (hausse de taxe conforme à la CCC, sur 2 ans) - <http://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/amendements/3360A/AN/2681> ;
- SD-C1.5 – Permettre l'accès à des véhicules propres en développant la location de longue durée (intégration des locations longues durées dans le FCTVA pour les collectivités locales) - [https://www.senat.fr/amendements/2020-2021/137/Amdt\\_I-10.html](https://www.senat.fr/amendements/2020-2021/137/Amdt_I-10.html).

○ **10 mesures déjà en vigueur via des textes nationaux ou des actions européennes ou nationales :**

- SD-B2.2 – Agir sur la réglementation internationale pour encadrer les émissions des gaz à effet de serre des navires (=> intervention auprès de l'Organisation Maritime Internationale) ;
- SD-C1.7 - Créer des vignettes vertes automobiles pour des accès particuliers (=> Vignettes Crit'air déjà en vigueur) ;
- SD-C1.8 – Plan de formation des garagistes (=> programmes de formation du CNPA) ;
- SD-D1.2 – Accompagnement des entreprises par les AOM pour mise en place des plans de mobilité (=> LOM) ;
- SD-D2.1 –Portail mobilités (=> LOM) ;
- SD-D2.2 – Développer un projet d'unification des titres de transport ou de carte multimodale (=> LOM) ;
- SD-E5 – Promouvoir l'idée d'une écocontribution européenne (=> Intervention UE) ;
- SD-B2.1 - Interdire l'usage des moteurs polluants lors des arrêts dans les ports (=> Réglementation européenne en vigueur) ;
- SD-D1.3 – Favoriser les plans interentreprises et intra-entreprise (covoiturage, ramassage des salariés en bus, vélo...) dans le cadre des plans de mobilité (=> Appel à projet TENMOD lancé cet hiver).
- SA-A1.2 – Indemnité kilométrique => (Arrêté à venir pour créer un barème spécifique aux véhicules électriques).

• **2 mesures font l'objet de discussions car à périmètre interministériel**

- SD-B1.7 : Favoriser le transport de marchandises sur des circuits courts par une modulation de la TVA
- SD-D1.4 : Favoriser des nouvelles modalités d'organisation du travail (accord national interprofessionnel conclu ce jeudi 26 novembre par les organisations patronales et les organisations syndicales sur le sujet du télétravail et qui sera prochainement mis à leur signature)