

# 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub>.

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<sub>2</sub> 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.

## **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**

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<sub>2</sub> ;
- 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<sub>2</sub>.

*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 €

## **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**

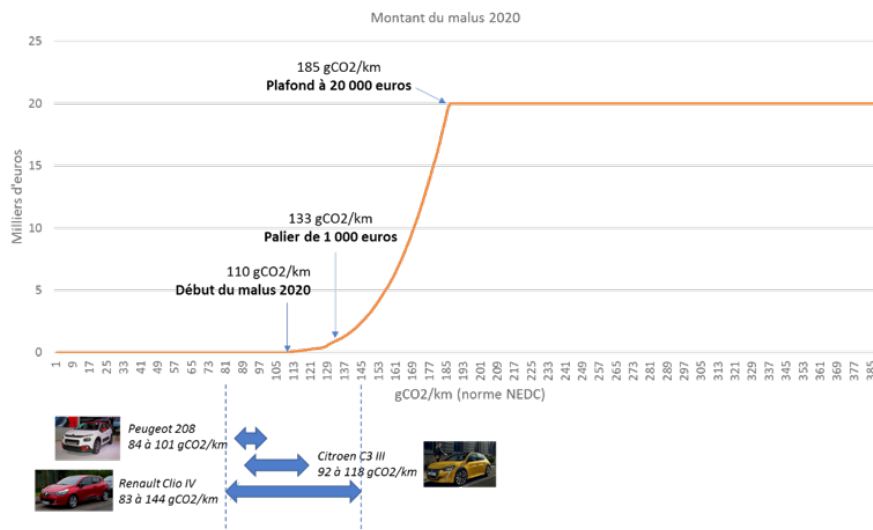
En compensation, nous proposons de renforcer très fortement le malus sur les véhicules polluants et d'introduire le poids comme un des critères à prendre en compte :

- À ce jour, le malus a un seuil de déclenchement assez élevé : 110 g de CO<sub>2</sub>/km. L'objectif européen pour 2020 est de 95 g de CO<sub>2</sub>/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.

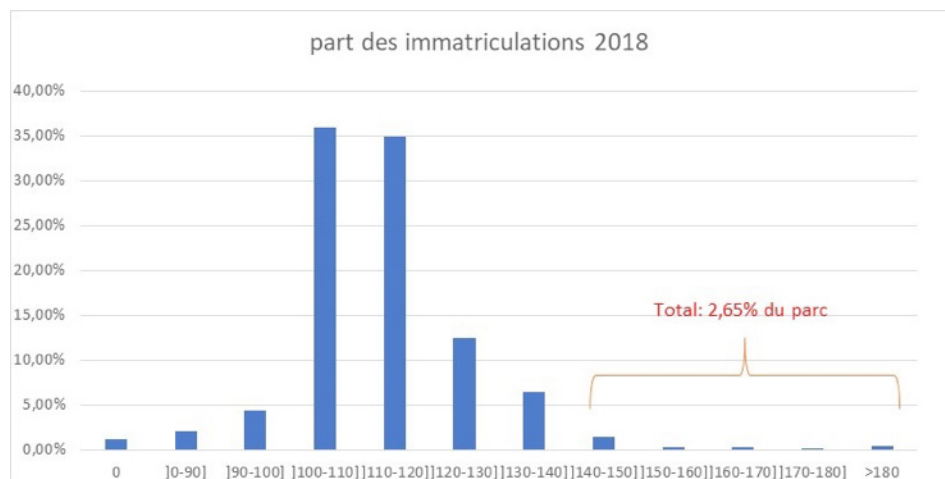
S'agissant du bonus et du malus, voici des éléments d'information apportés par le groupe d'appui: Actuellement, le malus dépend uniquement des émissions de CO<sub>2</sub> du véhicule, en grammes de CO<sub>2</sub>/km. Il commence à 110 g de CO<sub>2</sub>/km, puis il croît jusqu'à atteindre un plafond de 20 000 € pour les véhicules émettant 185 g de CO<sub>2</sub>/km ou plus. A 133 g de CO<sub>2</sub>/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<sub>2</sub>/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<sub>2</sub>/km. Seuls 2,65 % des véhicules émettaient davantage que 140 g de CO<sub>2</sub>/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.

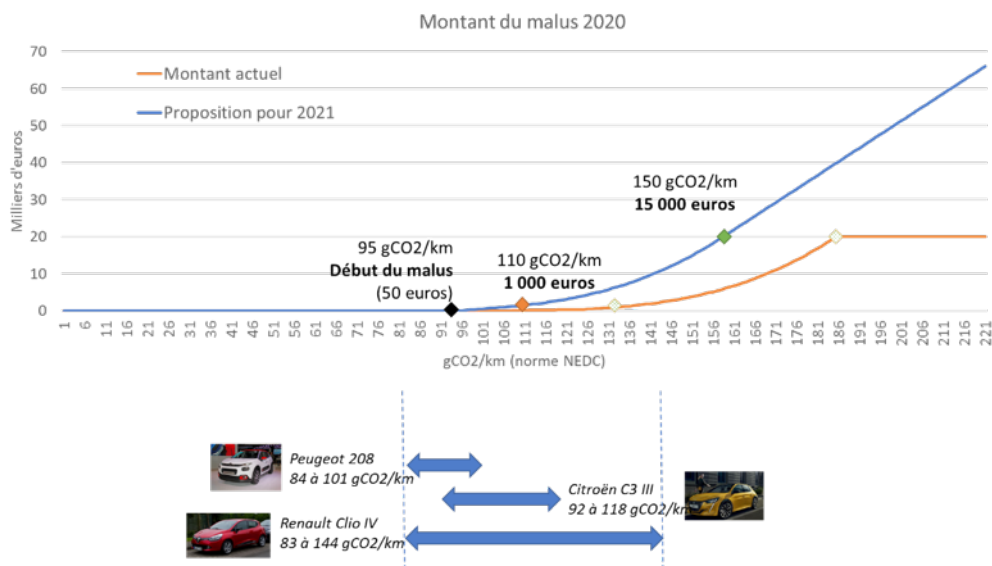
En revanche, le groupe a bien noté le fait que des véhicules plus grands peuvent être nécessaires pour les familles nombreuses, ce qui justifie de maintenir une exemption de malus pour les familles nombreuses sur certains types de véhicules familiaux.

La traduction technique proposée pour cette mesure :

→ Pour le malus CO<sub>2</sub> :

- Taxer plus tôt, dès 95 g de CO<sub>2</sub>/km, à 50 euros ;
- Atteindre un malus dissuasif plus rapidement, avec un malus de 1000 euros dès 110 g de CO<sub>2</sub>/km et de 15 000 euros à 150 g de CO<sub>2</sub>/km ;
- Supprimer le plafond du malus pour ne plus avoir de carbone non taxé.

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



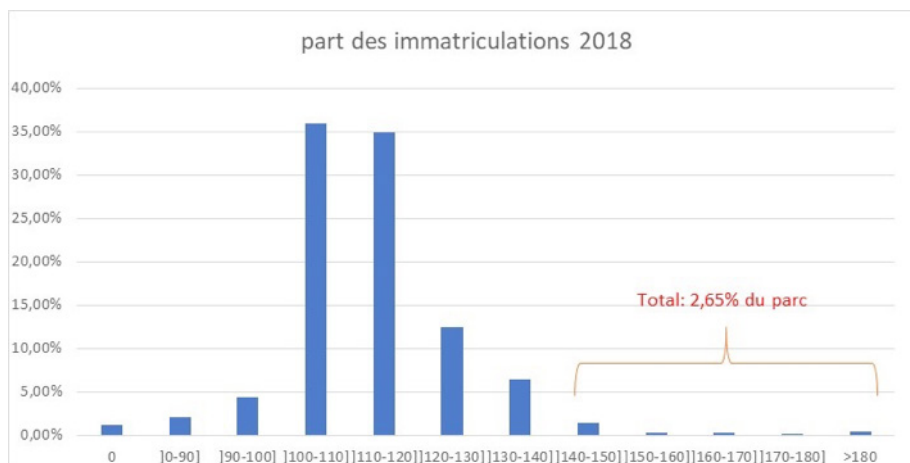
Les réductions ou exemptions actuelles du malus sont conservées, en particulier la réduction pour les familles nombreuses (trois enfants ou plus) avec une réduction de 20g de CO<sub>2</sub>/km pour chaque enfant à partir du troisième enfant.

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<sub>2</sub>/km en 2025 et 59 g de CO<sub>2</sub>/km en 2030 sur les ventes de véhicules neufs.

### **TL 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<sub>2</sub>/km. Seuls 2,65 % des véhicules émettaient davantage que 140 g de CO<sub>2</sub>/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<sub>2</sub>/km en 2030 et de 110g de CO<sub>2</sub>/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.

#### **TL PROPOSITION SD-C1.4 : MODULER LES TAXES SUR LES CONTRATS D'ASSURANCE EN FONCTION DE L'ÉMISSION DE CO<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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.

#### **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)**

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 ;<sup>1</sup>
- 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](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<sub>2</sub>, 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  
.....