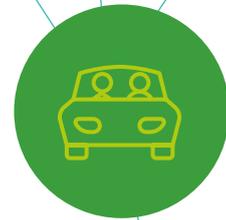




**L'État
s'engage
pour la
mobilité
propre et la
qualité de l'air**



LOI MOBILITÉS



Une responsabilité collective



Nous ne pouvons plus attendre. La pollution atmosphérique nuit à la santé de millions de personnes et à notre qualité de vie. Le secteur des transports est le premier contributeur aux émissions d'oxydes d'azote. Par ailleurs, ses émissions de gaz à effet de serre continuent de croître alors que le réchauffement climatique est engagé.

Nos mobilités doivent se transformer en profondeur, nous pouvons inverser la tendance. C'est pourquoi j'en ai fait un enjeu prioritaire du Plan climat que j'ai présenté il y a un an. L'objectif est clair : nous devons atteindre collectivement la neutralité carbone pour nos mobilités à l'horizon 2050.

Pour réussir, cette dynamique doit être collective. C'est en effet la responsabilité de l'État, de créer un cadre réglementaire et fiscal favorable à cette transformation, de déployer des infrastructures adaptées aux mobilités propres. C'est aussi la responsabilité des collectivités, qui organisent sur leurs territoires les mobilités. C'est enfin la responsabilité des entreprises et de chacun d'adopter, à chaque fois que cela est possible, un mode de transport le plus efficace et le plus propre possible.



— Nicolas Hulot

Ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire

Une réponse : la loi d'orientation des mobilités



Pour répondre à cet enjeu majeur, la loi d'orientation des mobilités donnera les moyens à tous de participer à cette transformation. Elle s'inscrit dans l'agenda ambitieux que la France s'est fixée dans le cadre de l'Accord de Paris puis du Plan climat.

Pour cela, la loi créera les conditions pour donner rapidement toute sa place aux mobilités actives dans nos territoires et pour que les Français aient tous les outils pour disposer de davantage de solutions alternatives et partagées. Avec

Nicolas Hulot, nous souhaitons aussi donner une réelle impulsion à nos entreprises pour développer les technologies alternatives aux motorisations essence et diesel. La France a la force de pouvoir s'appuyer sur des acteurs bénéficiant d'un savoir-faire exceptionnel. Cela passe aussi par un soutien fort de l'État pour accompagner le déploiement de ces nouvelles technologies auprès des particuliers et dans les entreprises françaises.

Tous ensemble, nous allons répondre à ce formidable enjeu qu'est la transition écologique des mobilités !



Terra - A. Bouissou

— **Élisabeth Borne**

*Ministre auprès du ministre d'État, ministre de la
Transition écologique et solidaire, chargée des Transports*

Sommaire

Donner les outils aux collectivités
pour agir au niveau local

p.5

**Développer les mobilités
actives** et partagées

p.9

Se fixer des objectifs ambitieux de
transition écologique des véhicules

p.11

Favoriser le développement
des véhicules propres

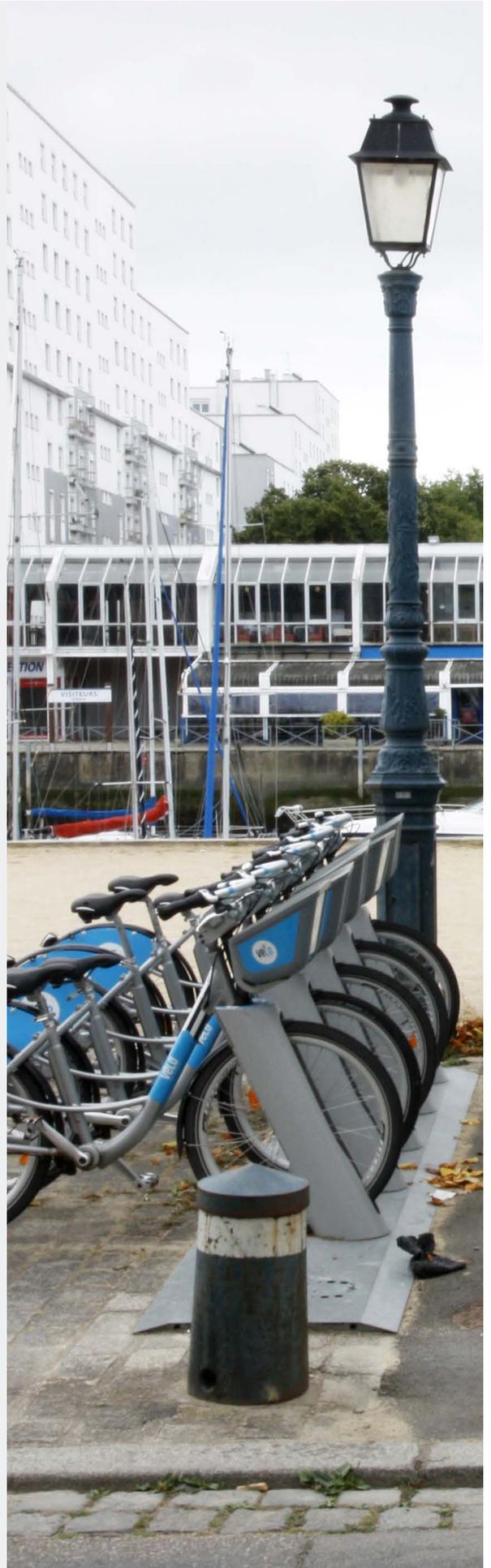
p.12

Inciter à une mobilité
plus propre au travail

p.17

Ce que la loi Mobilités
va changer...

p.18



Donner les outils aux collectivités pour agir au niveau local

La qualité de l'air est avant tout un enjeu local, les problématiques pouvant être très différentes d'un endroit à un autre : les niveaux et les sources de pollutions peuvent varier fortement ainsi que leurs enjeux économiques et sociaux. En complément du soutien de l'Etat au développement des transports en commun qui sera prolongé, la loi d'orientation des mobilités offrira donc aux collectivités plusieurs outils pour adapter aux spécificités locales leur politique en faveur des mobilités propres, avec une priorité donnée au déploiement des zones à faible émission.



R. Bouissou-Terra

Le déploiement des zones à faibles émissions

• Les zones à faibles émissions sont des territoires dans lesquels est instaurée une interdiction d'accès, le cas échéant sur des plages horaires déterminées, pour certaines catégories de véhicules qui ne répondent pas à certaines normes d'émissions et donc qui ont un impact nocif sur la santé des résidents de l'ensemble du territoire. C'est un dispositif qui a déjà fait ses preuves.

Les zones à faibles émissions reposent sur le système des vignettes Crit'Air, qui est pleinement opérationnel et désormais largement connu des usagers de la route. Plus de 10 millions de vignettes Crit'Air ont déjà été délivrées. Alors que ces zones sont aujourd'hui uniquement déployées à Paris et à Grenoble, la loi porte l'ambition de voir ces zones se déployer rapidement dans d'autres villes françaises, en particulier celles dont les seuils de concentration de polluants atmosphériques sont régulièrement dépassés. Elle donnera aux collectivités les moyens de les mettre en œuvre facilement et de manière adaptée à chaque situation locale. La loi demandera à toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants d'évaluer l'opportunité de mettre en place une telle zone. L'Etat accompagnera cette démarche et ambitionne d'aboutir à brève échéance à la mise en œuvre de ZFE dans toutes les villes pour lesquelles les enjeux de qualité de l'air sont les plus prégnants. L'Etat sera aux côtés des collectivités pour la mise en œuvre de moyens automatiques et simples de contrôle du respect du règlement des futures ZFE.

En France, l'instauration d'une ZFE dans les 15 territoires les plus touchés par la pollution atmosphérique est un levier clé pour leur permettre de repasser rapidement sous les seuils définis au niveau européen. L'évaluation des impacts sur la qualité de l'air diffère d'une ZFE à une autre mais, selon les cas, des réductions de concentrations dans l'air de NO₂ et PM₁₀ jusqu'à 12 % et de 15% de PM_{2,5} peuvent être observées. **Le Gouvernement a donc proposé, en priorité aux 15 territoires visés par le contentieux européen un engagement pour le déploiement des zones à faibles émissions (cf. pages 6 et 7). L'Etat a proposé qu'il soit signé le 8 octobre prochain, en invitant également les autres territoires volontaires à se joindre à la démarche.**

Engagement pour le déploiement de zones à faibles émissions

La qualité de l'air est un bien commun précieux que nous sommes résolus à préserver ensemble. En France, la pollution de l'air est responsable à ce jour de près de 48 000 décès prématurés par an, causés en large partie par l'héritage d'un modèle de mobilité reposant majoritairement sur les énergies polluantes. Plusieurs territoires sont toujours, malgré les efforts des citoyens, des entreprises, des élus et de l'État, en dépassements réguliers des seuils de pollution.

Nous sommes résolus à mettre fin, au plus vite aux dépassements des seuils réglementaires, et **redonner aux Français un air sain et respirable.**

Après les Assises nationales de la mobilité, et la publication des 14 feuilles de route pour lutter contre la pollution de l'air, **conscients des enjeux de santé publique, mais aussi économiques et sociaux**, nous nous engageons à poursuivre les actions déjà menées et mettre en place des solutions concrètes permettant à la fois de réduire les émissions de polluants, mais aussi de garantir à tous un accès à une mobilité propre. Nous nous engageons à mobiliser les moyens disponibles pour mettre en œuvre les actions des ou de la feuille de route nous concernant.

Par ailleurs, **les Zones à Faibles Emissions ont fait leurs preuves chez nos voisins européens comme dispositif structurant pour repenser progressivement la mobilité des territoires et améliorer significativement la qualité de l'air.**

A travers cet Engagement, **les collectivités territoriales s'engagent à déployer d'ici fin 2020 de premières Zones à Faibles Émissions sur leur territoire.** Elles s'engagent, avec l'État, à mobiliser l'ensemble des leviers permettant de faire du déploiement de ces zones un succès pour la qualité de vie et la santé de nos citoyens, tout en veillant à garantir aux habitants des conditions de mobilité satisfaisantes et aux entreprises un environnement économique compétitif.

Nous nous engageons à nous réunir tous les 6 mois pour suivre la mise en œuvre de nos engagements.

Les engagements des territoires et de l'État

Les engagements **des territoires**

→ S'engagent à déployer ou à renforcer une première zone à faibles émissions sur leur territoire d'ici fin 2020, c'est-à-dire l'interdiction de l'accès, sur une partie de leur territoire, le cas échéant sur des plages horaires déterminées, pour certaines catégories de véhicules qui ne répondent pas à certaines normes d'émissions et donc qui ont un impact nocif sur la santé des résidents de l'ensemble du territoire, et affirment leur soutien pour que cet objectif soit matérialisé dans la loi d'orientation des mobilités que le Gouvernement prépare. Cette zone est établie de manière concertée avec l'ensemble des parties prenantes et en tenant compte des spécificités et des besoins locaux ;

→ S'engagent à évaluer périodiquement l'intérêt d'adapter les zones à faibles émissions, et notamment les véhicules concernés, afin d'en accroître l'efficacité et pour s'assurer qu'elles bénéficient à tous les habitants ;

→ S'engagent à mobiliser l'ensemble des outils permettant de donner des facilités à l'usage aux transports collectifs, aux mobilités propres et partagées (parkings dédiés ou relais, voies réservées, infrastructures de recharge...) et à porter des plans ambitieux en faveur des mobilités actives ;

→ S'engagent à organiser une mobilisation des citoyens et des entreprises pour les associer à la mise en place des mesures anti-pollution et des alternatives à la voiture individuelle ;

→ S'engagent à opter pour des transports collectifs et des flottes publiques à faibles et zéro émission, pour montrer l'exemple et accélérer le développement de la mobilité propre, tout en favorisant les reports d'achats vers les mobilités douces et les mutualisations.

Les engagements **de l'État**

→ S'engage à apporter son soutien aux territoires souhaitant déployer des zones à faibles émissions ambitieuses dans le cadre de leurs travaux préparatoires et à mettre en place les mesures réglementaires nécessaires pour permettre le déploiement efficace des zones à faibles émissions, comme le contrôle automatisé et en stationnement et la coopération des forces de l'ordre et des services de l'État ;

→ S'engage à assouplir le cadre juridique pour faciliter la mise en place de système de tarification de congestion et à accompagner la mise en place de péage inversé, ou encore la possibilité de dédier des voies de circulation aux transports en commun ou en covoiturage ;

→ S'engage à mettre en place des financements dédiés aux alternatives à la voiture, avec notamment un plan vélo et un nouvel appel à projets pour les transports en commun en site propre, ainsi qu'à encourager le soutien des trajets domicile travail en vélo ou en covoiturage ;

→ S'engage à poursuivre le développement de la mobilité propre, en soutenant le financement des bornes de recharge électrique ouvertes au public, en pérennisant le dispositif de bonus-malus et grâce à la prime à la conversion qui cible en priorité les foyers à faibles revenus ;

→ S'engage à poursuivre ses efforts de réduction de la pollution du transport routier de marchandise, en favorisant le fret ferroviaire, en poursuivant sur le quinquennat la politique fiscale de soutien à l'acquisition de poids lourds à faibles émissions et en soutenant l'installation de stations d'avitaillement en GNV et hydrogène, et à défendre au niveau européen des normes ambitieuses pour la réduction des émissions polluantes pour l'ensemble des véhicules thermiques ;

→ S'engage à être exemplaires dans le renouvellement de son propre parc de véhicules en favorisant les reports d'achat vers les mobilités douces, les mutualisations et les véhicules propres.

→ → LA MISE EN ŒUVRE DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS

• **La mise en place des zones à faibles émissions est très souple.** La collectivité territoriale décide :
- du périmètre géographique : hyper-centre ou tout le territoire par exemple
- des catégories de véhicules concernés : par exemple tous les véhicules ou uniquement les poids lourds
- des modalités horaires : par exemple les jours de semaine de 8h à 20h
- des classes de véhicules interdites : par exemple les véhicules non éligibles à Crit'air.
- de la progressivité des règles dans le temps : par exemple mise en place d'un calendrier progressif de renforcement des exigences jusqu'en 2024
- des dérogations octroyées : par exemple pour les véhicules d'approvisionnement des marchés, les convois exceptionnels, les véhicules de collection, etc.
Le contrôle du respect des règles est un enjeu déterminant pour le bon fonctionnement d'une ZFE. En effet, une ZFE se révèle souvent plus efficace et plus juste lorsqu'un contrôle renforcé est réalisé. À la demande des collectivités, le gouvernement facilitera la mise en place de systèmes de verbalisation.

• **Le fonds air mobilité créé en 2018 et porté par l'Ademe** soutiendra des actions pour permettre aux collectivités locales de préparer et accompagner la mise en oeuvre des zones à faibles émissions.

• **L'appel à projets « zones à faibles émissions », lancé par l'Ademe, vise à accompagner les collectivités** dans la mise en place d'une ZFE, en identifiant les conditions de réussite de sa mise en oeuvre et en assurant la concertation, l'animation et la communication autour de ce projet. L'objectif est d'approfondir les connaissances sur les impacts et de mieux prendre en compte les spécificités locales dans la mise en oeuvre d'une ZFE.

Les outils pour les collectivités locales

→ → RENDRE OPÉRATIONNELLE LA MESURE EXISTANTE SUR LE TARIF DE CONGESTION,

notamment en assouplissant la contrainte de durée.

→ → EXAMINER LA POSSIBILITÉ DE CONSTRUIRE UN CADRE JURIDIQUE PROTECTEUR DE LA VIE PRIVÉE PERMETTANT LA MISE EN ŒUVRE EXPÉRIMENTALE DE DISPOSITIFS DE PÉAGE INVERSÉ.

Ce type de dispositif, déjà testé avec succès aux Pays-Bas, a pour objectif de changer les habitudes de certains automobilistes en les incitant financièrement à ne plus rouler pendant les heures de pointe. Les personnes volontaires pour participer à ce type programme peuvent notamment décider de changer de mode de déplacement ou de décaler leurs horaires.

→ → PERMETTRE L'INSTAURATION DE LICENCES

pour réguler certains services de mobilité ayant des impacts significatifs en matière de congestion, de pollution de l'air ou d'insécurité routière. Sont notamment concernés les services de location de véhicules en libre-service sans stations d'attache (vélos, voitures, scooter).

→ → DÉPLOIEMENT DE SYSTÈMES D'INFORMATION SUR LES DÉPLACEMENTS,

permettant aux usagers de comparer différents modes de transport pour leurs déplacements (transports publics, covoiturage, voiture...) et, dans certains cas, facilitant l'achat de billets. Ces systèmes faciliteront le recours aux modes alternatifs à la voiture pour se déplacer.

• Appui fort de l'Etat pour développer les transports en commun sur tout le territoire :

Lancement du 4ème appel à projets pour financer des transports en commun en site propre. En Ile-de-France, lancement du chantier du Grand Paris Express, pour un coût de 35 milliards d'euros et une mise en service progressive entre 2024 et 2030, et investissement de l'Etat dans les transports en commun via le contrat de plan État-Région.

• Accompagnement des collectivités pour développer des solutions de mobilité innovantes et plus propres :

Financement des projets par la DSIL (500 M€ de dotation de Soutien à l'Investissement Local dédiés à la mobilité), facilitation des expérimentations et de l'achat public innovant grâce à la démarche French Mobility.

Développer les mobilités actives et partagées

Aujourd'hui, 80 % des déplacements sont réalisés avec des véhicules individuels, qui, pour la grande majorité, ne transportent qu'une seule personne. Pour réduire l'impact des transports sur l'environnement et limiter le coût de la mobilité, l'un des principaux enjeux est de favoriser des modes de déplacements plus propres à chaque fois que cela est possible, et notamment les alternatives à la voiture individuelle plus partagées.



Mobilités actives

Le potentiel des mobilités alternatives est immense. Répondre aux enjeux de la mobilité du quotidien, c'est par exemple reconsidérer la marche et le vélo comme de véritables solutions de mobilité. La part modale de la marche et du vélo dans les trajets a diminué. Elle est de 10 % en 1970 à 2,7 % aujourd'hui. Il nous faut inverser la tendance ! Le plan vélo sera présenté avec les acteurs de l'écosystème vélo début septembre.

→ → **MISE EN ŒUVRE D'UN PLAN VÉLO AMBITIEUX**, pour tripler sa part dans nos déplacements, de 2,7 % aujourd'hui à 9 % en 2024, qui s'appuiera sur les leviers suivants :

- Développement d'aménagements cyclables sécurisés et mesures de sécurité routière
- Dispositifs permettant de lutter contre le vol de vélo
- Mise en place de mesures incitatives en faveur du vélo et développement d'une culture vélo.

Le plan vélo devrait à lui seul permettre de réduire de plus de 5 % les émissions de PM10 du secteur routier.



© iStock

Dès 2019, des expérimentations seront menées pour créer des voies dédiées au covoiturage.



Mobilités partagées

Pour tous les autres déplacements, le développement des mobilités partagées - autopartage, covoiturage ou plus largement toute forme de partage de trajet ou de véhicule - est crucial dès que cela est possible.

En zones denses, elles contribuent à réduire la congestion routière, due principalement à l'autosolisme : en semaine, le taux d'occupation moyen des véhicules reste entre 1 et 1,1 personnes par véhicule pour les trajets domicile-travail.

En zones peu denses, elles peuvent apporter des solutions palliant l'absence de service de transport régulier, recréer du lien social et intergénérationnel et constituer d'importantes sources d'économies pour les ménages.

→ → **POSSIBILITÉ POUR LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE LA MOBILITÉ D'ORGANISER UN SERVICE PUBLIC DE COVOITURAGE**

ou de soutenir financièrement les services de covoiturage privés.

Le plan vélo contribuera à tripler sa part dans nos déplacements.



A. Bouissou-Terra

→ → **CAPACITÉ DONNÉE AUX COLLECTIVITÉS DE RÉSERVER DES PLACES DE STATIONNEMENT**

→ → **EXPÉRIMENTATION DE VOIES RÉSERVÉES AUX VÉHICULES EN COVOITURAGE**

(transportant deux ou trois occupants au minimum), dès 2019. Ces voies pourraient être partagées avec les transports en commun, ou encore les véhicules à très faibles émissions. Des expérimentations sont déjà menées en Île-de-France sur les mécanismes de contrôle des futures voies réservées au covoiturage.

→ → **MISE EN PLACE D'UNE PLATE-FORME NUMÉRIQUE DE PREUVES DE COVOITURAGE**

pour donner accès à des avantages : subventions publiques ou utilisation de places de stationnement par exemple.

→ → **LANCEMENT D'UN APPEL À PROGRAMMES DANS LE CADRE DES CERTIFICATS D'ÉCONOMIES D'ÉNERGIE**

permettant de développer des solutions de mobilité et de logistique économes en énergie : covoiturage, outils pour la mobilité vélo (dont des garages sécurisés), appui financier aux ménages les plus précaires pour leur faciliter une mobilité économe en énergie.

En chiffres

De 1 à 1,1
personne par véhicule
 pour les trajets domicile-travail pendant la semaine.

50 %
environ de nos déplacements
 s'effectuent dans un rayon de moins de 5 kilomètres

3

→ → **ACTUALISATION DU LABEL AUTOPARTAGE,**

qui permet aux collectivités d'attribuer des avantages à ces véhicules, afin d'inclure les nouvelles possibilités techniques (autopartage sans abonnement ou sans station d'attache par exemple).

→ → **ENCADRER LE COTRANSPORTAGE DE COLIS,**

pour accompagner le développement de ce nouveau service, permettant à des particuliers de transporter le colis de quelqu'un d'autre lors d'un voyage.

→ → **PARTICIPATION DES EMPLOYEURS AU FRAIS DE COVOITURAGE**

Voir page 17



L. Mignaux-Terra

Se fixer des objectifs ambitieux de transition écologique des véhicules

La loi d'orientation des mobilités mettra en œuvre les objectifs annoncés dans le cadre du plan climat, ambitieux mais nécessaires. Ils seront atteints si la mobilisation est au rendez-vous : fin de la vente des voitures neuves émettant des gaz à effet de serre en 2040, neutralité carbone de la mobilité en 2050. Un travail important a été mené et doit se poursuivre avec l'ensemble des acteurs économiques pour définir et décliner des objectifs à plus court terme, cohérents avec les objectifs à long terme.

→ → **FIN DE VENTE DES VOITURES NEUVES**

émettant des gaz à effet de serre en 2040

→ → **MUPLICATION PAR CINQ DES VENTES DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES**

d'ici 2022 par rapport à 2017

→ → **MUPLICATION PAR QUINZE DES VENTES DE POIDS-LOURDS À FAIBLE ÉMISSION**

d'ici 2025 par rapport à 2017.

→ → **DÉFINITION DE TRAJECTOIRES DE TRANSITION DES FLOTTES MARITIMES ET FLUVIALE**

par type de flotte (flotte de commerce, de plaisance, de pêche, de l'État...) avec les filières.

Favoriser le développement des véhicules propres

Pour atteindre la neutralité carbone en 2050, l'État engage résolument la transition pour tous les modes de transports.



Véhicules légers

Aujourd'hui, les voitures électriques représentent moins de 2 % des véhicules vendus. La filière automobile s'est engagée dans le contrat de filière pour être acteur de la transition énergétique et écologique avec l'objectif de multiplier par 5, d'ici à 2022, les ventes de véhicules 100 % électriques. Un soutien fort de l'État est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

→ → MAINTIEN DU DISPOSITIF DE BONUS-MALUS,

pour favoriser l'achat de véhicules moins émetteurs et soutenir les ventes de voitures électriques (batterie et hydrogène) :

- Baisse du seuil de déclenchement du malus de 3 grammes de CO₂ par kilomètre en 2019, puis poursuite de la baisse après le passage à la nouvelle norme WLTP.
- Maintien du bonus à un niveau élevé tout en intégrant progressivement les gains technologiques et d'usage.

→ → DÉPLOIEMENT DE LA PRIME À LA

CONVERSION afin d'aider à l'achat d'un véhicule neuf ou d'occasion en échange de la mise au rebut d'un ancien véhicule. 95 000 ménages en ont déjà bénéficié au premier semestre 2018, dont environ 70 % de ménages non imposables.

→ → DÉPLOIEMENT DES BORNES DE RECHARGE POUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES D'ICI 2022 :

- Augmentation de la prise en charge financière du raccordement des bornes de recharge au sein du budget des réseaux de distribution. Le taux de prise en charge passera de 40 % à 75 %.
- Simplification du « droit à la prise » pour les personnes physiques ou morales utilisant un parking intérieur ou extérieur dans les co-propriétés.
- Lors d'une construction neuve ou lors de rénovations importantes, obligation de pré-équiper les parkings pour faciliter l'installation de bornes de recharge.
- Installation de bornes de recharge électrique sur les autoroutes et les routes nationales, en sécurisant la contractualisation entre les gestionnaires d'infrastructures et les opérateurs de bornes de recharge.
- Financement de bornes de recharge privées ouvertes au public grâce au dispositif des certificats d'économies d'énergie. Plusieurs programmes, en particulier le programme Advenir permettent l'installation de plus de 12 000 points de recharge supplémentaires.
- Travaux en cours de finalisation pour l'harmonisation des règles de sécurité et l'accélération de l'instruction de la conversion des infrastructures à la recharge pour les bus électriques.

→ → ACQUISITION DE VÉHICULES "PROPRES" PAR LES POUVOIRS PUBLICS :

- La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) porte des obligations minimales d'achats publics de véhicules à faible émission pour l'État (au moins 50 %) pour les collectivités territoriales (au moins 20 %) et les opérateurs de services publics de transport routier de voyageurs (seuils différenciés).
- La LOM mettra en place un dispositif de transparence sur l'application du dispositif pour l'ensemble des acteurs.
- Pour l'État, deux indicateurs, dans le cadre du dispositif interministériel "Administration exemplaire", permettent le suivi du développement des véhicules propres : la proportion de véhicules propres acquis ou utilisés lors du renouvellement du parc (certains ministères atteignent 30 %) ainsi que la proportion de véhicules électriques

ou hybrides acquis ou utilisés lors du renouvellement du parc. Le dispositif sera réactualisé et renforcé d'ici fin 2018.

- Des travaux sont initiés sur les modalités pratiques d'acquisition des véhicules électriques d'occasion par l'État.



Deux-roues

Les deux roues contribuent à la pollution atmosphérique : ils sont à l'origine d'un quart des émissions de composés organiques du secteur routier.

→ → TRAVAIL DE L'ÉTAT AVEC LES ACTEURS CONCERNÉS

L'État engage avec les acteurs concernés des travaux pour adapter l'ensemble des outils de verdissement des véhicules légers aux spécificités de ces véhicules : par exemple mise en place d'une étiquette énergie ou encore instauration d'obligations minimales d'achat public de deux et trois roues motorisés à faibles émissions.



Poids lourds et bus

Afin d'atteindre les cibles de neutralité carbone en 2050, les poids lourds doivent réduire leurs émissions, en limitant leurs émissions de CO2 et en utilisant des sources d'énergies décarbonnées : gaz renouvelable, électrique ou hydrogène. La dynamique engagée avec le déploiement du GNV doit être soutenue, adaptée et diffusée dans l'ensemble de la filière de transport routier de marchandises.

→ → FAVORISER L'ACQUISITION DE VÉHICULES PROPRES

Le dispositif du sur-amortissement actuel, qui incite fiscalement les entreprises à acheter des poids lourds moins polluants, sera renforcé pour les petits poids lourds. Ce dispositif, aujourd'hui destiné aux poids lourds utilisant du gaz naturel ou du biométhane carburant ou de l'ED95, est étendu à l'ensemble des technologies à faible émission (électricité et hydrogène). Il sera par ailleurs prolongé jusqu'en 2021.



B.Suard-Terra



RENFORCER LES CONTRÔLES

Afin de garantir le respect des normes d'émissions, plusieurs mesures seront prises dont :

- **Création d'un service à compétence nationale chargé** de la surveillance du marché des véhicules et des pièces détachées qui leur sont destinées.
- **Renforcement des contrôles** visant à prévenir les comportements frauduleux des utilisateurs de véhicules lourds.

→ → **ACCÉLERER LE DÉPLOIEMENT DU GAZ NATUREL POUR VÉHICULES (GNV).**

- Gel du tarif de la TICPE pour le GNV à son niveau actuel (5,8€/100m³) de 2018 à 2022.
- Soutien à la production de biométhane pour les méthaniseurs qui alimentent les véhicules (bus, camions) pour développer l'usage direct local en particulier lorsqu'on est loin du réseau de gaz.
- Réduction des coûts du GNV en permettant le raccordement des stations de GNV aux réseaux de transport de gaz naturel.
- Déploiement sur les territoires, avec la création de 100 nouvelles stations d'approvisionnement en GNV dans les quatre prochaines années sur le territoire national, associée à la mise en service de plus de 2100 véhicules, grâce au soutien de l'État. L'effort est poursuivi avec un nouvel appel lancé en 2018.
- Travaux en cours pour faciliter le déploiement du gaz naturel pour les véhicules en rendant plus accessible la réglementation en matière de sécurité, dans les stations-services par exemple.

→ → **AMORCER LE DÉVELOPPEMENT DE L'HYDROGÈNE COMME OUTIL D'UNE MOBILITÉ DÉCARBONÉE**

- Déployer des écosystèmes territoriaux de mobilité hydrogène, qui complètent les solutions reposant sur une électrification « tout batterie », notamment pour les usages nécessitant des temps de rechargement rapides, des grands rayons d'action ainsi que pour les transports lourds :
 - l'introduction de 5000 véhicules utilitaires légers et 200 véhicules lourds (bus, camions, TER, bateaux) ainsi que la construction de 100 stations, alimentées en hydrogène produit localement à horizon 2023
 - de 20 000 à 50 000 véhicules utilitaires légers, 800 à 2 000 véhicules lourds et 400 à 1 000 stations à l'horizon 2028
- Le Programme d'investissement d'avenir soutiendra notamment, au travers d'appels à projets existants ou d'un appel à manifestation d'intérêt dédié à l'hydrogène, le développement de véhicules français lourds/de grande autonomie à hydrogène (camions, bus, bateaux, trains...), de la chaîne de composants associés, et de systèmes compétitifs de production et de stockage d'hydrogène décarboné et durable



Le port autonome de Paris

- parution dès juillet 2018 d'un arrêté ministériel qui définit la réglementation applicable aux installations d'hydrogène dans les stations-service, en mariant sécurité, lisibilité de la règle, capacité à intégrer l'hydrogène dans les stations-service classiques.



Fluvial et maritime

Les solutions technologiques alternatives aux moteurs émettant des gaz à effet de serre restent chères pour les armateurs dans la filière maritime, et peu existantes dans la filière fluviale. Le faible nombre de bateaux renouvelés chaque année, et leur durée de vie rend nécessaire d'engager dès aujourd'hui la transition de ces modes pour atteindre l'objectif d'une neutralité carbone d'ici 2050.



© Laurent Mignaux - Terra

→ → **MISE EN PLACE DE CRITÈRES ÉCOLOGIQUES POUR LES NOUVEAUX NAVIRES**

de l'armement des phares et balises et les patrouilleurs du ministère de la Transition écologique et solidaire :

- NOx: Application du Tier III, même hors des zones de contrôle des émissions (NECA);
- Définition d'un objectif de rendement énergétique ;
- Mise en place de systèmes de réduction des émissions de particules fines ;
- Utilisation de propulsions innovantes type GNL ou GNC, hybride batteries/diesel/elec, piles à combustible H2

→ → **EXONÉRATION DE TAXE INTÉRIEURE DE CONSOMMATION SUR LES PRODUITS ÉNERGÉTIQUES** (ticpe) pour les carburants

alternatifs utilisés dans le secteur fluvial (GNV

notamment). Cela permettra de réduire la distorsion de prix actuelle entre ces carburants et le gazole non routier, déjà exonéré de cette taxe.

→ → **SOUTIEN FINANCIER DANS LE SECTEUR FLUVIAL PAR :**

- Un plan d'aide à la remotorisation de 8M€ sur 5 ans pour améliorer la performance environnementale de la flotte
- Un effort particulier par an pour la régénération et la modernisation des voies navigables

→ → **POUR LES FLOTTES DE PLAISANCE MARITIME,**

réflexion en cours pour verdir le droit annuel de francisation et de navigation pour avantager les navires électriques par rapport aux navires fonctionnant à l'essence ou au diesel.

→ → **DÉVELOPPEMENT DE BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUES ET GNV DANS LES PORTS MARITIMES ET FLUVIAUX**

pour réduire les émissions de polluants des navires dans les villes portuaires



Aéronautique

Les Assises du transport aérien, lancées en mars 2018 par la ministre des transports, ont retenu comme premier défi de réussir la transition écologique et d'inscrire l'avenir du transport aérien dans un développement durable. Les travaux menés dans le cadre du volet « performance environnementale » devront permettre de renforcer l'ambition environnementale et offrir les bases d'un plan d'action pour ce secteur déjà fortement mobilisé, en couvrant l'ensemble des impacts environnementaux du secteur.

Cérémonies d'ouverture de la COP23, en décembre 2017, avec Emmanuel Macron, Président de la République et Nicolas Hulot, ministre de la Transition écologique et solidaire



© Damien Valente - Terra



Une action forte de la France dans les instances internationales

Action active de la France pour faire évoluer le cadre réglementaire européen et international définissant les normes d'émission des véhicules, en particulier à l'organisation maritime internationale.

→ → CONCERNANT LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DES VÉHICULES LÉGERS,

la France souhaite un renforcement de l'ambition du texte proposé par la Commission. Cette réduction pourrait aller jusqu'à 40 % pour les voitures particulières. Elle insiste également pour qu'un mécanisme plus incitatif soit mis en place pour promouvoir la mise sur le marché de véhicules zéro émission.

→ → CONCERNANT LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DES VÉHICULES LOURDS,

une proposition de règlement de la Commission européenne fixant des valeurs limites d'émissions de CO₂ pour les véhicules lourds ont débuté en mai dernier. Les autorités françaises

défendent dans ce cadre des objectifs ambitieux, afin d'atteindre la neutralité carbone prévue à l'horizon 2050 dans l'accord de Paris.

→ → CONCERNANT LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DES NAVIRES MARITIMES,

mise en œuvre d'une stratégie de réduction de 50 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050, conclue à l'Organisation maritime internationale (OMI), grâce à l'action de la France.

→ → ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ SUR LA MISE EN PLACE D'UNE ZONE DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUE (SOx et NOx) en Méditerranée.

→ → LA FRANCE SOUTIEN LA FIXATION D'OBLIGATIONS MINIMALES D'ACHATS PUBLICS ambitieux au plan européen en matière de véhicules à faible émission.

→ → MISE EN ŒUVRE À PARTIR DE 2021 DU MÉCANISME MONDIAL de compensation des émissions de CO₂ de l'aviation (CORSA)

5

Inciter à une mobilité plus propre au travail

Les trajets professionnels et les trajets domicile-travail représentent 30 % des déplacements en France et sont des sources régulières de stress pour beaucoup de Français résidant dans des centres urbains congestionnés et de coûts pour ceux des zones peu denses. La loi mobilités s'appuiera donc fortement sur les entreprises et leurs salariés pour favoriser des mobilités plus propres.

→ → **RENFORCEMENT DES PLANS DE MOBILITÉ EMPLOYEURS,** ayant pour objectifs de faciliter les déplacements professionnels ou domicile-travail des salariés, et d'inciter à des comportements vertueux.

→ → **MISE EN PLACE PAR LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DES MOBILITÉS DE « COMITÉS DES PARTENAIRES »** au sein desquels elles devront consulter les entreprises et les représentants d'usagers avant toute évolution importante de leur politique de mobilité.

→ → **REMBOURSEMENT DES FRAIS DE DÉPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL :** la loi mobilités a pour ambition de renforcer les dispositifs existants. Aujourd'hui obligatoires pour les transports en commun et facultatif pour les déplacements en vélo, ils doivent être étendus au covoiturage et facilités pour être diffusés plus largement dans les entreprises.



© Arnaud Bouissou - Terra

→ → **FACILITATION DE LA RECHARGE DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES DANS LES ENTREPRISES,** la recharge électrique fournie à titre gratuit par une entreprise à ses salariés ne sera plus considérée comme un avantage en nature et donc non fiscalisée.



Ce que la loi Mobilités va changer...



Pour les citoyens

- Des centres-villes moins congestionnés et moins pollués
- Des solutions propres et partagés qui peuvent, dès que cela est pertinent, remplacer le véhicule thermique très coûteux
- Grâce aux voies réservées au covoiturage, la possibilité d'éviter les embouteillages en partageant son véhicule avec son voisin, son collègue ou toute autre personne
- Des déplacements en vélo plus sûrs et plus agréables au quotidien, grâce à l'accélération du déploiement de pistes cyclables
- De nombreuses bonnes raisons de changer son véhicule, notamment pour un véhicule électrique : des aides financières importantes de l'État et un déploiement massif de bornes de recharge sur tout le territoire, des avantages à l'usage et au travail



Pour les entreprises

- L'émergence de nouveaux marchés liés à la mobilité propre, grâce à un assouplissement du cadre réglementaire et un soutien financier fort de la puissance publique :
 - marchés des véhicules et infrastructures de recharge pour des carburants alternatifs (électricité, GNV, hydrogène)
 - marché des plateformes de mobilités partagées en particulier dans les zones peu denses
 - marché du vélo et autres engins de déplacements personnels
 - trajectoire de verdissement partagée sur chaque mode
- La possibilité d'une participation dans les choix des politiques de mobilité au niveau local
- Un dialogue social enrichi sur les questions de mobilité des salariés, notamment grâce à de nouveaux outils pour favoriser les modes de déplacements propres



Pour les collectivités locales

- Dans les zones urbaines, de nombreux outils aux mains des collectivités pour réduire la congestion et la pollution atmosphérique due aux transports comme les voies réservées ou les zones à faibles émissions
- Dans les zones peu denses, la possibilité de favoriser ou de mettre en œuvre des services de covoiturage : financement du service, installation de places de stationnement réservées au covoiturage, par exemple

En chiffres

Tripler les déplacements à vélo d'ici

2024

Multiplier par 5 la vente de véhicules électriques d'ici

2022

2040

Fin de vente des voitures neuves émettant des gaz à effet de serre.

Diviser par deux le nombre de personnes voyageant seules dans leur véhicule.



L'État s'engage pour la mobilité propre et la qualité de l'air



Ministère de la Transition écologique
et solidaire-DICOM

Juillet 2018.

Conception-réalisation : Citizen Press

246, boulevard Saint-Germain
75007 Paris

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr>

