

**Rendre la sortie
du « piège diesel »
socialement,
écologiquement
et économiquement
acceptable**

**réseau
action
climat** france



FONDATION
POUR LA NATURE
ET L'HOMME



Rédaction :

Meike Fink || Responsable « Transition climatique juste »
Réseau Action Climat (RAC-F)
Lorelei Limousin || Responsable des politiques
Climat - Transports Réseau Action Climat (RAC-F)
Marie Chéron || Responsable Mobilité
Fondation pour la Nature et l'Homme

Soutien :

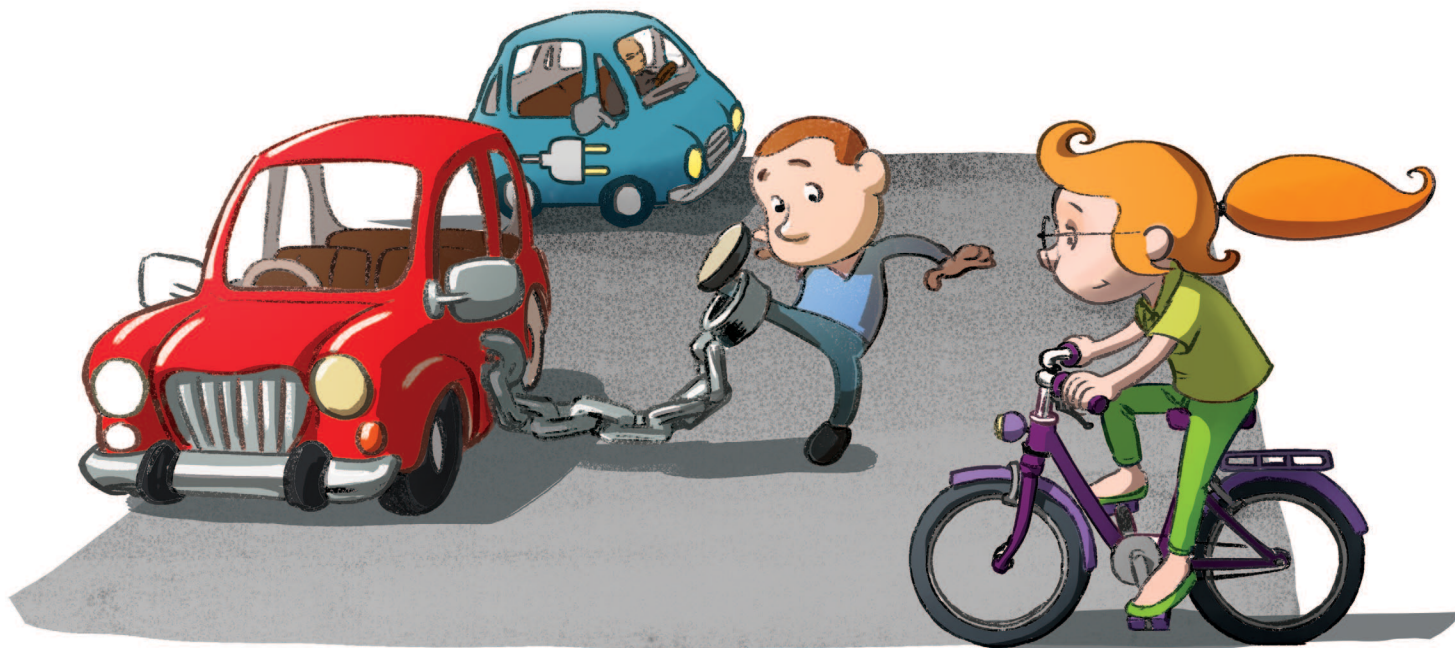
Publication réalisée avec le soutien de l'Ademe
et du Ministère de la Transition écologique et solidaire.
Les auteurs sont seuls responsables du contenu
de cette publication, qui ne reflète pas nécessairement
l'opinion des financeurs
et des entreprises analysées. Les financeurs ne sont pas
responsables de l'usage qui pourrait être fait
des informations qui y sont contenus.

Dessin :

David Cochard

Mise en page :

Christian Mattiucci



Rendre la sortie du diesel socialement et économiquement acceptable 4

Synthèse 5 – nos recommandations pour accélérer la sortie du « piège du diesel » et la rendre socialement acceptable et juste

Le diesel, une spécificité française qui appartient au passé 9

Diesel : Pollution de l'air, gaz à effet de serre – faire d'une pierre deux coups ! 10

Les scandales sur les mesures des émissions des voitures et les pics de pollution font bouger les lignes 11

Quels leviers pour sortir du « piège diesel » ? 13

Les mesures pour agir sur le choix de l'achat des véhicules neufs et d'occasion 14

Des mesures européennes sont indispensables à la sortie du piège du diesel 14

Les mesures fiscales au niveau national et le levier européen 14

La clé : Promouvoir le développement d'un système de transport durable accessible à tous 17

Une diminution de l'utilisation de la voiture pour améliorer la qualité d'air et engager nos villes dans la transition 17

Des solutions de transport durable en milieu peu dense 17

Le transport de marchandises 18

Sortir du « piège-diesel » : Quelles implications sociales des mesures pour les ménages et les entreprises et comment les atténuer ? 19

Comment rendre la sortie du « piège diesel » acceptable pour les ménages ? 20

Anticiper les situations de vulnérabilité à travers la planification et l'aménagement du territoire 21

L'affectation des recettes du rattrapage diesel-essence à la transition du système de la mobilité 22

Des outils spécifiques pour certaines catégories de la population particulièrement exposées aux impacts négatifs des mesures anti-pollution 22

Un soutien inébranlable aux alternatives de mobilité soutenables pour tous les territoires 23

Une aide « carburant » spécifique pour des ménages en situation de précarité liée à la mobilité 23

Des aides au renouvellement des véhicules pour les automobilistes plus modestes 24

- Rendre opérationnelle la prime à la reconversion pour les ménages non imposables 24

- Créer les conditions pour que les ménages modestes puissent accéder à un véhicule moins polluant 24

Entreprises et salariés – comment accompagner la sortie du piège du diesel et le rendre socialement juste et acceptable ? 25

Anticiper et accompagner les reconversions du secteur automobile 25

Supprimer ou convertir les niches fiscales du diesel en faveur du transport routier, des taxis et des usages non routiers 26

Rendre la sortie du diesel socialement et économiquement acceptable

Des études qui montrent l'impact de la pollution de l'air sur la santé publique en France et à l'échelle mondiale se multiplient. Elles publient des chiffres de plus en plus inquiétants qui appellent à l'action immédiate.

Le transport routier dont notamment le parc de véhicules qui roulent au diesel est une des sources majeures à l'origine de cette pollution.

Les scandales autour des tricheries ou « des optimisations » de la mesure des émissions des véhicules diesel ont réveillé les gouvernements et l'opinion publique. Des signaux politiques se multiplient (annonce du rattrapage de l'écart entre les taxes sur le diesel et l'essence, mise en place de zones à circulation restreinte, et certificat crit'air, Programme Villes Respirables en 5 ans) pour mettre un frein à ces pratiques frauduleuses et pour rompre avec la politique de soutien historique au diesel, mais le temps de réaction n'est pas adapté à l'urgence du sujet. La France est très impactée par les dépassements d'émissions « réelles » car son parc de véhicules est particulièrement « dieselisé ». Cette situation est clairement le résultat d'un choix politique : l'émergence du diesel a été soutenue pendant de longues années par des dispositifs fiscaux d'importance (un avantage fiscal par rapport à l'essence, des remboursements de TVA etc.). En conséquence, il appartient maintenant au gouvernement de corriger cette mauvaise orientation et de rendre la sortie du diesel socialement et économiquement acceptable.

Si la « dédieselisation » du parc automobile s'impose, il ne faut pas oublier que l'essence est considérée comme cancérigène probable par l'OMS et a un impact très néfaste sur le climat. Sortir du piège du diesel passe donc nécessairement par une remise en cause de l'hégémonie du mode routier dans les déplacements de personnes et les transports de marchandises et par des solutions moins polluantes et plus économes en carburant, notamment pour les ménages à faibles revenus dépendants d'un véhicule diesel. Enfin, il est grand temps d'accompagner les reconversions nécessaires des constructeurs automobiles français qui ont suivi et influencé la logique gouvernementale de l'incitation au diesel.

Aussi faut-il assurer que cette transition du diesel soit compatible avec les engagements climatiques de la France. Il ne s'agit pas uniquement de remplacer des voitures polluantes par des voitures plus efficaces mais aussi de créer des réelles alternatives à la voiture « solo ».

Cette note se penche sur les leviers qu'il est possible d'activer au niveau des politiques publiques nationales pour éviter que la transition en cours ne fragilise davantage les ménages pris dans ce qu'on pourrait appeler « le piège du diesel ». ■

Avec cette note nous proposons des actions à mettre en œuvre dès aujourd'hui pour accélérer la sortie du diesel et le rendre plus socialement et économiquement acceptable.

Synthèse nos recommandations pour accélérer la sortie du « piège du diesel » et la rendre socialement acceptable et juste

Voici des propositions de politiques et mesures visant à rendre effective la sortie du piège du diesel tout en garantissant son caractère juste et acceptable et sa contribution à la transition écologique. Les dispositifs présentés sont complémentaires du cadre global qui consiste à développer de manière très volontariste les alternatives de mobilité nécessaires à la transition écologique du secteur le plus émetteur de gaz à effet de serre en France : développement des transports en commun, des infrastructures et des mesures facilitant les mobilités actives, développement des solutions du co-voiturage et du transport à la demande, moratoire sur la fermeture des lignes de trains régionaux et interrégionaux, réouverture de certaines lignes ferroviaires, promotion de l'inter-modalité et avant tout maîtrise de la demande en mobilité.

Des mesures européennes sont indispensables à la sortie du piège du diesel

Réduire les émissions de polluants et contrôler la conformité des véhicules en circulation

Le scandale du dieselgate, ou des dépassements des limites d'émissions de NOx fixés par les normes Euro en conditions réelles, a mis en exergue la faillite du système de test d'homologation, avec pour résultat, le choix de constructeurs automobiles d'équiper les

véhicules diesel de logiciels de désactivation qui ont grandement limité l'efficacité des systèmes de dépollution en usage réel, alors que les émissions de particules et de Nox devaient baisser significativement suite à l'introduction des normes Euro.

- Environ 5,5 millions de véhicules aux normes Euro 5 et Euro 6 circulent sur les routes françaises alors même qu'ils polluent au moins trois fois plus que le niveau de la norme en conditions réelles¹. Des campagnes de rappel doivent être organisées pour abaisser le niveau de polluants rejetés par ces véhicules, à la charge des constructeurs automobiles concernés. Ces corrections sont indispensables pour rendre crédibles les mesures de restriction et/ou d'autorisation de circulation et de stationnement qui sont progressivement appliquées aux véhicules selon leur norme Euro (mesure de type « zone à circulation restreinte »).
- Les normes anti-pollution doivent être renforcées par la suppression des facteurs de conformité qui limitent l'efficacité de la norme Euro 6, et par l'introduction d'une norme Euro 7.
- Le système d'homologation doit être profondément réformé avec la création d'une autorité indépendante européenne chargée de superviser les activités de réception des véhicules des autorités nationales et ainsi éviter les erreurs du passé. La mise en place de tests de contrôle sur les véhicules vendus, au niveau européen, et de sanctions pour les constructeurs automobiles est également indispensable. Cette réforme, qui fait l'objet d'une négociation actuellement au niveau européen, est indispensable pour dissuader les abus et garantir une baisse réelle des émissions de CO₂ et de NOx.

1. Source : « Transport & Environment Dieselgate: Who, What, How? » 2016.

Réduire la consommation de carburant des véhicules

- Les standards d'émissions de CO₂ fixés au niveau européen à l'horizon 2021 (95 g CO₂/km en moyenne) doivent être renouvelés avec un objectif contraignant en 2025 (environ 70 g CO₂/km) pour atteindre un niveau d'émission moyen des véhicules neufs de 50 g CO₂ en 2030. Grâce à des économies de carburant importantes, le coût total d'utilisation diminue au bénéfice du premier acheteur mais aussi des second et troisième acheteur du véhicule, ce qui libère du pouvoir d'achat. Un nouveau protocole de test en condition réelle est nécessaire pour mesurer les émissions de CO₂².
- Informer sur le coût total d'utilisation des véhicules (TCO) sur l'étiquette énergie des véhicules avec le chiffrage du coût annuel en carburant pour un usage moyen.

Résoudre le blocage qui empêche la suppression de la déductibilité de la TVA pour le diesel

- Plutôt que d'élargir la déductibilité de la TVA à l'essence (choix qui a été fait par le gouvernement sous François Hollande pour réduire la diésélisation des flottes d'entreprises) il est préférable de supprimer le remboursement de TVA sur le carburant diesel. Pour cela, le gouvernement devrait porter ce sujet au niveau européen pour lever le blocage existant concernant la suppression des remboursements TVA sur les voitures diesel des sociétés à l'achat et pour le gazole. Le coût pour les entreprises pourrait être atténué grâce à des mesures d'aide à l'achat ou à la location de véhicules vraiment moins polluants et moins consommateurs de carburant.

Orientations stratégiques et mesures de soutien aux collectivités locales

Mieux articuler mobilité et aménagement

- Redessiner un schéma national d'offre et de services de transports (tel que le prévoit la loi de réforme ferroviaire) qui réponde aux enjeux d'aménagement et d'égalité des territoires, de transition écologique et de lutte contre les changements climatiques.
- Lutter contre la séparation des logements, des lieux de travail et de vie pour juguler l'étalement urbain et la demande en mobilité. Par exemple, en conditionnant l'installation d'équipements à la présence à proximité d'arrêts de transports satisfaisants.

Mieux planifier les transports

- Étendre l'obligation de plans de déplacement urbains (PDU) aux agglomérations de moins de 100 000 habitants et intégrer l'équité et l'accessibilité dans les principes pour les actions de mobilité durable. Les plans de déplacement urbain, colonne vertébrale des politiques de transport menées dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, ont contribué au report modal et au développement de solutions de transports dans les territoires concernés. Ils sont désormais soumis à une obligation de résultats (GES et polluants). Les habitants et les visiteurs des

agglomérations de moins de 100 000 habitants devraient aussi bénéficier des efforts de planification de leur collectivité.

- Les plans de mobilité rurale doivent également être généralisés avec le soutien de l'État et de la région qui, en tant que chef de file sur la mobilité, veillera à leur bonne articulation avec les politiques menées dans les périmètres de transports urbains.

Accompagner le changement et les personnes en situation de vulnérabilité

- Rendre systématique et satisfaisante la mise à disposition d'un conseil aux mobilités, en particulier pour les particuliers et les professionnels touchés par des situations de vulnérabilité liées à des difficultés de mobilité.

Veiller au coût du transport pour l'utilisateur

- Généraliser les tarifications sociales et solidaires, assises sur les revenus et non plus sur les statuts, des transports en commun et des autres services publics de mobilité en parallèle du déploiement des outils de billettique multi- et intermodaux.

Participation de l'État aux efforts des collectivités

- Mise en place un « fonds de péréquation » alimenté par les grandes communes qui mettent en place des mesures de limitation du trafic routier pour aider les communes voisines dans leurs actions conjointes pour renforcer les solutions de transports alternatives à la voiture individuelle et ainsi garantir l'équité devant les transports et l'accès à l'emploi en particulier.
- Renouveler régulièrement les appels à projets nationaux pour les transports collectifs en site propre en portant une attention particulière aux enjeux d'inégalités face aux transports en commun et cofinancer les démarches de plans de mobilité rurale.
- Créer un fonds spécifique pour les mobilités actives afin de résorber les coupures urbaines et lancer des appels à projets pour faire aboutir des projets de territoires exemplaires en matière de projets vélo et marche à pied en moins de 5 ans (600 Mio€ tous les 3 ans).

Mesures budgétaires et fiscales au niveau national

Accélérer le rattrapage de la TICPE diesel-essence sans baisser la taxe sur l'essence

- Dans le cadre du rattrapage fiscal diesel-essence nous recommandons de mettre un terme à la baisse enclenchée de la TICPE essence et d'accélérer la hausse de la taxe du diesel de façon à parvenir à un rattrapage complet en 2020.

Rendre le barème de la « composante air » de la TVS compatible avec la norme Euro

- Pour rendre la taxe sur les véhicules de société plus efficace, il est recommandé de réformer le barème de la « composante air » de cette taxe pour le rendre compatible avec la norme Euro.

1. Source : « BEUC, Low carbon cars in the 2020s, Consumer impacts and EU policy implications », 2016.

Mettre en place une contribution climat-santé de transport routier

- L'abandon de la taxe sur les poids lourds s'est fait sans solution de remplacement or le transport routier ne paye toujours pas pour son usage des infrastructures. Les avantages qui se sont multipliés au profit du transport routier ont participé de la chute du transport ferroviaire et des emplois dans ce secteur. Cependant, pour éviter un deuxième échec de cette mesure structurante pour inscrire le transport de marchandises dans la transition écologique juste, il faudra écouter les oppositions des différents acteurs et trouver des solutions. Les acteurs concernés, de la profession et au-delà de la filière du transport routier, devraient faire part de leurs propositions et s'intégrer dans une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur du fret. Les régions pourront jouer un rôle moteur pour la mise en place de dispositifs régionaux dans un premier temps, poussées par le développement des redevances kilométriques dans les pays voisins et les besoins de financement.

Supprimer ou convertir les niches fiscales du diesel en faveur du transport routier, des taxis et des usages non routiers

Nous proposons d'engager des discussions avec chacun des secteurs concernés par les niches fiscales du diesel liées à des usages spécifiques (secteur agricole, transport routier, taxi, bâtiment et travaux publics). Le total des aides représente environ 2,5 Md€ par an.

Au vu des différences entre les secteurs, une approche sectorielle permettra de développer des propositions spécifiques sur les possibilités acceptables de suppression, vers d'éventuels dispositifs d'aide et d'accompagnement, transformation de ces exemptions vers d'autres types d'aides pour diminuer durablement la consommation énergétique.

- **Pour les transporteurs routiers**, il faut inscrire cette discussion dans un contexte plus large de la transformation nécessaire des technologies déployées (camions au GNV etc.) et de l'activité dans sa globalité (diminution du transport routier de marchandise dans le cadre de la transition écologique et report modal vers le train). Un fonds de modernisation du parc de camions pourrait par exemple être créé avec les recettes de la fiscalité écologique qui sera prélevée sur les poids lourds.
- **Pour les chauffeurs de taxi et VTC**, des obligations de quotas de véhicules moins polluants devraient être déployées rapidement pour limiter les émissions de polluants dans les zones denses.

Affecter la totalité des recettes du rattrapage diesel-essence à la transition écologique du secteur du transport

- Plutôt que servir à équilibrer le budget de l'Etat, la totalité des recettes du rattrapage diesel-essence devrait servir à financer la transition écologique du secteur du transport. Les recettes devraient ainsi être affectées aux comptes d'affectation spéciale « aide à l'acquisition de véhicules propres » et « transition énergétique » et servir à financer des aides en faveur des ménages modestes pour l'acquisition d'un véhicule moins polluant, et le développement d'alternatives à la voiture pour toute la population française et au transport routier (par le biais d'un abondement au budget de l'AFITF qui devrait être dédiée à la mise en œuvre du schéma national des infrastructures de mobilité soutenable). Elles peuvent également venir en soutien de la filière automobile, pour l'accompagner dans la mutation des sites industriels les plus exposés aux conséquences du rééquilibrage du marché automobile afin de limiter les pertes d'emplois et de faciliter d'éventuelles reconversions professionnelles.

- Nous proposons donc les affectations suivantes :

- fléchage des recettes vers les deux primes à la conversion permettant aux ménages non imposables de se défaire d'un vieux diesel au profit d'un véhicule vertueux, par abondement du compte d'affectation spécial « aides à l'acquisition de véhicules propres » et, si nécessaire, abondement d'un fonds de garantie pour la mise en place d'un prêt à taux zéro sous conditions de ressources pour couvrir le reste à charge ;
- création en 2017 d'un fonds à l'attention des collectivités ayant mis en place des mesures de restriction de circulation des véhicules particuliers permettant de financer des solutions spécifiques pour certaines catégories de populations particulièrement exposées aux mesures anti-pollution ;
- les recettes fiscales complémentaires devraient être affectées à partir de 2018 aux programmes d'investissement dans les infrastructures de transports en commun et de mobilités actives et partagées par le biais d'un abondement au budget de l'AFITF. L'AFITF devra abonder selon les ressources disponibles d'autres fonds et appels à projets en faveur du développement des alternatives de mobilité accessibles à tous :
 - un appel à projets national régulier pour les transports collectifs en site propre ;
 - un fonds pour soutenir les démarches de plans de mobilité rurale ;
 - un fonds spécifique pour les mobilités actives afin de résorber les coupures urbaines et lancer des appels à projets pour développer des territoires exemplaires en matière de projets vélo et marche à pied.

Des aides au renouvellement des véhicules pour les automobilistes vulnérables

Une aide « carburant » spécifique pour des ménages en situation de précarité liée à la mobilité

- Nous proposons de mener en 2017 une analyse détaillée des aides « carburant » allouées par les centres communaux et intercommunaux d'action sociale (CCAS, CIAS) afin d'en connaître les bénéficiaires, et d'identifier les différences entre les territoires, le montant moyen des aides, leur efficacité, le nombre de demandes et le niveau d'aides allouées ces dernières années. A partir de cette analyse il sera possible d'identifier le besoin d'une dépense budgétaire concernant ce type d'aide à l'achat de carburant et/ou d'une aide à la mobilité qui ne soit pas réservée à un mode de transport en particulier, et d'envisager, selon le montant nécessaire, d'y allouer une partie des recettes du rattrapage diesel-essence.

Rendre opérationnelle la prime à la reconversion pour les ménages non imposables

- En comparaison des aides généreuses dédiées à l'acquisition de véhicules neufs (système de bonus automobiles), nous considérons qu'il serait plus juste de moduler les taux d'aides selon les revenus des ménages afin de favoriser les ménages modestes qui n'ont pas accès à des véhicules moins polluants et moins consommateurs de carburant.

Créer les conditions pour que les ménages modestes puissent accéder à un véhicule moins polluant

- Deuxièmement nous considérons important de mettre en place un prêt à taux zéro pour le reste à charge sans condition de ressources comme cela a été décidé en complément du programme « Habiter mieux ». Décidé en 2016, ce prêt n'est pas opérationnel à l'heure actuelle. Nous demandons un engagement du gouvernement et des banques commerciales à soutenir l'action en faveur de la lutte contre la précarité énergétique pour faciliter l'accès à ce prêt via notamment une campagne

de communication. Au vu des prix des véhicules les plus récents sur le marché d'occasion, il convient d'augmenter la prime pour les ménages non imposables à 2000 € au moins. Pour le reste à charge qui demeure trop important pour la majorité des ménages ciblés par la prime il est important de mettre en place un prêt à taux zéro sans conditions de ressources comme mentionné ci-dessus.

Anticiper et accompagner les reconversions du secteur automobile

Déploiement de l'outil Gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences (GPEC)

- Étant donné l'avenir incertain de la filière automobile, au regard notamment de la démotorisation progressive -et nécessaire- des ménages et des entreprises et de l'évolution forte des motorisations, il faut dès maintenant mettre en oeuvre les dispositifs prévus par les articles 180 et 182 de la Loi de transition énergétique. L'outil de la Gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences (GPEC) devra être déployé dans toutes les entreprises du secteur automobile pour mieux intégrer les impacts des politiques climat à l'échelle d'une entreprise et éventuellement accompagner activement des reconversions des salariés au vu des transformations de la production à venir. Les démarches doivent s'inscrire dans un plan d'accompagnement des sites de production de la filière diesel notamment, avec un appel à projets lancé par l'État en faveur des mesures d'adaptation industrielle des sites les plus fragiles, financé par un abondement du programme « usine du futur ».

Les bouleversements induits par la transition écologique seront importants. Il faut les anticiper dès maintenant pour mieux accompagner les entreprises et les salariés dans des reconversions nécessaires. Il faut en même temps sortir de l'impasse et s'assurer que la transition du secteur du transport de marchandise en particulier soit socialement acceptable et juste pour les salariés. ■

Le diesel, une spécificité française qui appartient au passé

En 1980, les voitures diesel ne représentaient que 8,4 % des immatriculations en France, atteignant un pic à plus de 70 % des ventes en 2012 pour redescendre de manière fulgurante ces dernières années. Ils représentent environ la moitié des ventes en 2016.

Le déploiement de la technologie diesel, dont on ne mesurait alors pas l'impact néfaste en termes de pollution de l'air, est le résultat des politiques menées. En 1990, le diesel représente 33 % du parc en France pour atteindre un taux de près de 80 % en 2008. Cette évolution a suscité une autre aberration : les raffineries françaises, non adaptées au marché français dont le diesel représente 80 % des carburants consommés, ont été contraintes d'importer des tonnes de diesel (23 Mio de tonnes) et exporter les surplus d'essence pour gérer ce déséquilibre. Le déficit cumulé de la balance commerciale française lié aux importations de produits pétroliers atteint 47,5 Md€³ dont 10 Md€ sont liés aux importations de gazole.

L'essor du diesel s'explique notamment par une volonté politique qui s'est exprimée sous la forme de différents avantages fiscaux directs et indirects

- un écart de la taxe énergie (TICPE) entre l'essence et le diesel qui est encore de 13,3 c€/l en 2016 en faveur du diesel ;
- la déductibilité de 80 % de la TVA sur le carburant des véhicules de société permise uniquement pour les voitures diesel jusqu'en 2016 ;

- La TVA est déductible à 80 % sur l'achat des seuls véhicules utilitaires fonctionnant au gazole et à l'E85 et à 100 % pour les véhicules légers fonctionnant au GPL, au GNV et à l'électricité. Les véhicules fonctionnant avec d'autres carburants ne sont pas éligibles à la déductibilité de la TVA ;
- la taxe sur les véhicules des sociétés (TVS) favorise les véhicules diesel via son barème modulé en fonction des émissions de CO₂. La deuxième composante de cette taxe s'applique distinctement sur les voitures à diesel et à essence. Pour les voitures récentes la différence est négligeable tandis que pour les voitures plus anciennes l'écart est très important (600 € pour les voitures diesel avant 1996 et 70 € par les voitures essence)⁴ ;
- Le remboursement d'une fraction de TIC sur le gazole utilisé dans le transport routier de marchandises qui se chiffre à 375 Mio€ en 2015.
- Un taux réduit de TIC sur le gazole non routier (secteur agricole, engins du bâtiment etc.) dont la perte pour le budget se chiffre à 1,78 Md€ en 2015.

3. Rohfrisch, Batho (2016) « Rapport d'information par la mission d'information sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale » Assemblée nationale n° 4109 ; page 223

4. *ibid.* page 208

- Le système du bonus-malus, en prenant en compte le seul critère des émissions CO₂ au moins dans les deux premières années, a favorisé les véhicules diesel qui consomment encore 15 à 20 % de carburant en moins⁵. En 2009, le dispositif a plutôt favorisé les voitures très économiques où les motorisations essence sont le plus représentées. Le taux de motorisation diesel nouvellement immatriculé a varié pendant cette période, passant de 74 % en 2007 à 77 % en 2008 puis à 70 % en 2012 ».

La perte nette de recettes fiscales pour l'Etat en raison du différentiel de TICPE appliqué au gazole comparé à l'essence est de 5 milliards d'euros en 2015⁶ et de 21,9 milliards d'euros en total cumulé depuis 2012. A cette perte il faut encore rajouter les exemptions et remboursement en faveur des secteurs d'activité⁷. Les choix politiques et industriels des dernières décennies ont mené la France dans une impasse du diesel. Elle trône en haut du classement des pays européens aux taux de véhicules diesel les plus élevés⁸. En raison des impacts du diesel sur la qualité de l'air, de plus en plus de voix s'élèvent pour sortir de cette impasse.

5. Cour des comptes (2015) « les politiques publiques de lutte contre la pollution de l'air »
6. Rohfritsch, Batho (2016) « Rapport d'information par la mission d'information sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale » Assemblée nationale n° 4109 , page 187
7. Cour des comptes (2015) « les politiques publiques de lutte contre la pollution de l'air », page 82
8. Harding, M. (2014), « Personal Tax Treatment of Company Cars and Commuting Expenses: Estimating the Fiscal and Environmental Costs », OECD Taxation Working Papers, No.20, OECD Publishing, Paris. <http://dx.doi.org/10.1787/5jz14cg1s7vl-en>
9. MEEM, Statistique publique (2016) « Bilan de la qualité de l'air en France en 2015 » www.developpement-durable.gouv.fr/Bilan-de-la-Qualite-de-l-air-en-48891.html
10. Rohfritsch, Batho (2016) « Rapport d'information par la mission d'information sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale » Assemblée nationale n° 4109 www2.assemblee-nationale.fr/documents/notice/14/rap-info/i4109-tl/%28index%29/depts
11. Les transports représentent, dans leur ensemble, plus de la moitié des émissions d'oxydes d'azote (NOx) mais les activités routières contribuent, à elles seules, à 90 % de cette part. Il en est de même pour les émissions de particules en suspension dites PM10 et PM2,5 : au total, la contribution globale des transports s'élève respectivement à 14 % et à 17 % pour ces émissions, mais la part du trafic routier représente 83 % et 86 % de cette contribution.
12. « Le diesel asphyxie nos vies et nos villes » Article dans *Le Monde* du 09.12.2016 oublié par un collectif de médecins, de scientifiques et d'écologistes
13. Transport & Environment (2016) « Mind the gap! »
14. Communiqué Airparif du 07 décembre 2016 : www.airparif.asso.fr/actualite/detail/id/181
L'indice de la qualité d'air ATMO : www.atmo-france.org/fr/index.php?2008043044/indice-de-qualite-d-air/id-menu-275.html
15. Voir l'encadré Résultats des études sur l'impact santé de la pollution de l'air
16. www.gouvernement.fr/partage/2745-discours-de-manuel-valls-lors-de-la-cloture-de-la-conference-environnementale-du-28-novembre-2014

Diesel : Pollution de l'air, gaz à effet de serre – faire d'une pierre deux coups !

Le transport routier, et notamment la combustion du diesel, sont des sources importantes à l'origine de la pollution de l'air dont les dépassements de seuils se multiplient⁹ et qui sont source de préoccupation pour les acteurs de la santé publique.

Résultats des études sur l'impact sanitaire de la pollution de l'air

- Le nombre de décès prématurés liés à la pollution atmosphérique des NOx, majoritairement émis par les véhicules diesel, est estimé à 7700 en 2013 en France¹, soit deux fois plus que le nombre de morts par accidents de la route la même année.
- Une étude de l'agence Santé publique France², évalue le nombre de décès prématurés causés par les particules fines dites PM2,5 (les plus petites particules réglementées) à 48 000 personnes chaque année. La pollution liée à ces particules représente ainsi la troisième cause de mortalité en France derrière le tabac et juste après l'alcool.
- Les émanations des moteurs diesel sont classées comme cancérigènes par l'OMS depuis 2012 et celles des moteurs essence comme cancérigènes probables.
- Une étude du Commissariat général au développement durable (CGDD) a établi le coût global des impacts sanitaires et sociaux de la pollution de l'air en France. Le nombre de cas attribuables à la pollution de l'air serait compris entre 400 000 et 1 400 000 sur les 4 millions de cas traités annuellement. Les dommages sanitaires globaux ont ainsi été estimés entre 21 et 24 Md € pour une exposition au PM10 en 1996 et entre 28 et 30 Md € pour les particules fines en 2000. Les décès représentent la part la plus élevée de cette évaluation des dommages. Le coût annuel des affections et maladies respiratoires pour le système de soins représenterait entre 825 Mio € et 1,7 Md €³.
- L'OCDE estime que les conséquences économiques de la pollution de l'air extérieur entraîneront, sans mise en place de mesures qui permettront d'inverser les tendances, d'ici 2060, le décès prématuré de 6 à 9 millions de personnes et un coût économique de 2 280 Md €⁴.
- La Banque mondiale (BIRD) évalue le coût mondial annuel des décès prématurés dus à la pollution atmosphérique à 225 Md € pour l'année 2013 ⁴.

1. www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2015
2. Pascal et al (2016) « Environnement et santé - Impacts de l'exposition chronique aux particules fines sur la mortalité en France continentale et analyse des gains en santé de plusieurs scénarios de réduction de la pollution atmosphérique », Agence Santé Publique France <http://invs.santepubliquefrance.fr/>
3. CGDD (2013) « Pollution de l'air et santé : le coût pour la société », Le point sur - Numéro 175 www.developpement-durable.gouv.fr/Pollution-de-l-air-et-sante-le.html
4. OCDE (2016) « The Economic Consequences of Outdoor Air Pollution » www.oecd.org/fr/environnement/la-pollution-de-l-air-pourrait-causer-entre-6-et-9-millions-de-deces-prematures-et-couter-1-du-pib-d-ici-2060.htm
5. World Bank; Institute for Health Metrics and Evaluation (2016) « The Cost of Air Pollution : Strengthening the Economic Case for Action », World Bank, Washington, DC. © World Bank <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986>

Le secteur du transport est un des principaux contributeurs aux émissions de gaz effet de serre.

Il contribue globalement à 35 % des émissions de CO₂, 54 % des émissions d'oxydes d'azote (NOx) 14 % des émissions de particules fines de taille PM 10 et 17 % de taille inférieure PM 2,5¹⁰. Au sein des activités de transport, l'impact du trafic routier reste de loin le facteur le plus important¹¹.

Les acteurs de la santé et de la lutte contre les changements climatiques s'accordent donc sur l'importance de trouver des solutions soutenables à la prédominance du diesel en France¹². La recherche des solutions ne doit bien évidemment pas s'arrêter à l'évolution vers des voitures moins polluantes et plus efficaces mais aussi rendre possible une transformation des logiques du transport vers des solutions plus durables et accessibles à tous, qui permettra justement de dépasser le concept de la voiture solo. Cependant, il est important d'avoir en tête que la comparaison des véhicules diesel et essence n'est pas chose aisée

Comparaison climat-pollution de l'air entre voitures diesel et essence

Pour pouvoir mener une comparaison « climat & pollution de l'air » entre véhicules diesel et essence il faut prendre en compte plusieurs paramètres : notamment le contenu carbone des deux carburants et le fonctionnement des deux moteurs.

Globalement la combustion d'un litre de diesel émet 15 % de CO₂ de plus que la combustion d'un litre d'essence, toutefois la consommation de carburant au kilomètre est inférieure pour le gazole, comparé à l'essence, du fait de la meilleure performance énergétique de la motorisation des véhicules diesel¹.

Par contre les émissions de NOx sont supérieures de 72 % et celles de PM 10 de presque 4000 % pour le gazole par rapport à l'essence². Les véhicules diesel rejettent des particules (HAP) très nocives.

Mais les moteurs à essence récents à injection indirecte semblent d'avoir un impact sur la pollution d'air. En 2015 l'ONG Transport et Environnement a testé les émissions de particules fines de trois de ces modèles et les émissions dépassaient même la norme autorisée pour les diesel³. Le niveau réglementaire des émissions de particules des moteurs essence ne sera aligné sur celui des moteurs diesel qu'à partir de 2017, et applicable à tous les véhicules neufs au 1^{er} septembre 2018. Jusqu'à cette date, de nombreux modèles essence à injection indirecte sont qualifiés de moins polluants que les voitures diesel, ce qui est vrai pour les NOx mais faux pour les particules⁴.

1. Avis n° 3 du Comité pour la fiscalité écologique « L'écart de taxation entre le gazole et l'essence », 18 avril 2013

2. Données de la Commission européenne, *Emission inventory guibook*, mai 2012

3. www.transportenvironment.org/

4. Rohfritsch, Batho (2016) « Rapport d'information par la mission d'information sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale » Assemblée nationale n° 4109, page 193

Comme les scandales autour des tests d'émissions de polluants atmosphériques concernent en particulier les véhicules diesel, l'impact sur la France est particulièrement important. Mais les scandales ne concernent plus uniquement les polluants atmosphérique mais aussi le CO₂. Les émissions de CO₂ des voitures contrôlées en 2016 dépassent de plus de 40 % en moyenne les performances affichées¹³. En moyenne, la surconsommation des véhicules en usage réel engendre un surcoût annuel de 549 € en achat de carburant pour l'automobiliste, par rapport à ce qu'indiquent les résultats officiels des tests.

Les Etats et leurs budgets sont également lésés puisque la fiscalité automobile (le bonus et malus et la taxe sur les véhicules de sociétés) est modulée en fonction du niveau d'émissions de CO₂ des véhicules, sur la base de valeurs qui sont très éloignées de la réalité.

Les scandales sur les mesures des émissions des voitures et les pics de pollution font bouger les lignes

La multiplication des pics de pollution¹⁴, des nombreux rapports qui ont été publiés sur les liens entre diesel et pollution de l'air, et les évaluations de l'impact sur la santé de la pollution de l'air¹⁵ ont amené le gouvernement à revenir sur ce choix du passé.

Par exemple, le discours du Premier Ministre en conclusion de la Conférence environnementale en 2014 a marqué le soutien du gouvernement en faveur d'une réduction de l'écart de la taxation entre le diesel et l'essence : « En France, le moteur diesel a longtemps été privilégié. Il l'est encore. [...] Cela a été une erreur, il faut progressivement revenir dessus avec intelligence et pragmatisme¹⁶ » .

A partir du Projet loi de finances un « rattrapage » entre les taxes sur l'essence et le diesel a été mis en œuvre. Il reste regrettable que le gouvernement n'ait pas osé augmenter simplement la taxe sur le diesel. Le principe du rattrapage consiste à baisser de 1 c€/l l'essence et à hausse de 1 c€/l pour le diesel chaque année. Selon ce rythme l'équivalence ne sera atteinte qu'en 2022.

Rattrapage diesel-essence

Le rattrapage entre le taux de la TICPE pour le gazole et le diesel en cinq ans a été décidé en 2015. Ce mouvement avait déjà été amorcé avec la mise en place de la composante carbone en 2014, le contenu carbone du diesel étant plus important que celui de l'essence.

Dans le PLF 2015 une hausse de deux centimes par litre de la TICPE sur le gazole pour les particuliers a été votée et une réduction de 4 centimes du tarif réduit accordée aux transporteurs routiers.

Dans un contexte marqué par le « scandale Volkswagen », le gouvernement a annoncé dans le PLF 2016 sa volonté d'« entamer un rapprochement en cinq ans entre le prix du gazole et celui de l'essence ». Ainsi une première hausse d'un centime d'euro par litre de la TICPE sur le gazole assortie d'une baisse de la taxation de l'essence dans la même proportion a été appliquée en 2016.

Ce mouvement se poursuit en 2017.

Résumé :

- en 2015, le tarif de la TICPE a été majoré de 2 centimes par litre pour le gazole (augmentant de 3,98 centimes au lieu de 1,98 centime avec la seule contribution climat-énergie) ;
- en 2016, le tarif de la TICPE a été augmenté d'un centime par litre pour le gazole (augmentant de 2,99 centimes au lieu de 1,98 centime avec la seule contribution climat-énergie) et abaissé de 2 centimes par litre pour l'essence SP 95-E 10 (tarif en baisse de 0,29 centime alors qu'il aurait dû augmenter de 1,71 centime avec la seule contribution climat-énergie ce qui était le cas pour le SP 95-E 5).

Au total, l'écart de taxation entre le gazole et l'essence SP 95-E 10 aura ainsi été réduit en deux ans de 5,54 centimes d'euros par litre (hors effet TVA), passant de 17,85 centimes en 2014 à 12,31 centimes en 2016. Cette tendance se poursuivra en 2017, puisqu'en application de l'article 14 de la LFR pour 2015, l'écart de taxation ne sera plus alors que de 10 centimes. En poursuivant la convergence de tarif de TICPE entre ces deux carburants, leurs niveaux de taxation pourraient se rejoindre en 2022.

L'écart entre le SP 95-E 5 et le gazole reste cependant plus important. Sauf effort particulier le rattrapage nécessitera au moins une année de plus¹.

1. Valérie Rabault (2016) « Rapport d'information sur l'application des mesures fiscales », Commission des finances 19 juillet 2016 : www.assemblee-nationale.fr/14/rap-info/i3973.asp

En dépit de l'importance indéniable de cette mesure de rattrapage, les exemptions et remboursements de taxation et de TVA pour certains secteurs d'activité restent « intouchables ».

Comme il est difficile de revenir sur le choix de la promotion et de la popularisation de la voiture qui a transformé les villes piétonnes en réseaux de routes, supprimer les aides directes et indirectes au diesel représente un défi pour les décideurs publics.

Des filières industrielles se sont construites autour de ce choix, des secteurs d'activités (comme le transport routier) fragilisés par d'autres tendances comme la compétition intra-européenne défendent bec et ongles cet avantage relatif et le renouvellement d'un parc de voitures diésélisé prend son temps.

La question qui nous intéresse particulièrement ici est : quelles mesures faut-il mettre en oeuvre pour accélérer la sortie du « piège du diesel », non pas vers la voiture essence, mais vers une conception plus durable du transport, tout en atténuant les impacts sociaux de ces mesures. ■

Quels leviers pour sortir du « piège diesel » ?

Pour sortir du « piège du diesel » il faut donc progressivement mais au plus tôt supprimer la totalité des avantages accordés au diesel. Il ne faut pas uniquement réorienter les achats neufs des véhicules, mais aussi agir sur le renouvellement du parc existant via des primes de reconversion et surtout des mesures qui permettent de diminuer globalement la dépendance du mode routier dans les transports de passagers et de marchandises¹⁷.

Les entreprises représentent environ 50 % des acquisitions de véhicules neufs en France¹⁸. Le diesel est utilisé par 97 % des utilitaires vendus en 2015 et 80 % des véhicules légers.

Il faut donc bien calibrer les aides pour orienter les achats des entreprises dans la bonne direction car ils tirent le marché du neuf et ils prédéterminent une partie du marché futur d'occasion. Cependant la part des véhicules neufs (hors véhicules utilitaires) dans la totalité des achats ne fait que baisser : en 2015 seulement 25 % des ventes de véhicules étaient des engins neufs le

reste des ventes concernaient des voitures d'occasion¹⁹. L'enjeu est donc double : renouveler et diminuer le parc de véhicules. Le parc de voitures particulières est composé à 53 % par des diesel. Depuis plusieurs années ce taux est en baisse (en 2012 le taux étaient encore de 73 %)²⁰. Une des raisons de cette évolution est le renforcement du bonus automobile (désormais réservé aux voitures hybrides ou électriques) qui a mis fin au soutien aux petites citadines diesel qui avait fait bondir les immatriculations de ces modèles dans les années 2009 et 2010.

Par contre, l'âge moyen des voitures dans le parc existant est en hausse ; il est de 8,8 ans en 2015 contre 7,3 en 2000. Cette tendance favorise le maintien des voitures plus polluantes dans le parc. Il est important de prendre en compte à la fois la pollution de l'air, les émissions de gaz à effet de serre, l'utilisation des ressources limitées de notre planète et l'impact social des propositions.

17. Réseau Action Climat (2016) « Les villes "respire" de demain : repenser la mobilité face à l'urgence climatique et sanitaire » et Réseau Action Climat (2014) « Les solutions de mobilité durable en milieu périurbain et rural »

18. Observatoire du véhicule d'entreprise

19. Source INSEE : www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg_id=0&ref_id=NATTEF05160

20. Source INSEE : www.insee.fr/fr/statistiques/2019040

Des analyses de cycle de vie (ACV)²¹ montrent que selon le modèle des voitures une partie non négligeable de l'impact climatique (notamment en termes d'utilisation des matières premières) est localisée en amont de l'utilisation de la voiture. Même si la lutte contre la pollution de l'air et ses impacts sur la santé est prioritaire, il faut garder en tête que ce n'est pas par le seul remplacement des vieilles voitures polluantes par des véhicules plus performantes que l'on peut sauvegarder le climat et les ressources²². La production de chaque voiture entraîne en effet de nouvelles émissions, une pression supplémentaire sur la consommation d'énergie et les matières premières. Il est ainsi primordial de mettre en place des mesures qui permettent de diminuer la dépendance des ménages et entreprises à la voiture individuelle : le développement du transport collectif ou à la demande, des offres de covoiturage ou de location courte durée, des infrastructures cyclables, etc²³.

Les mesures pour agir sur le choix de l'achat des véhicules neufs et d'occasion

Des mesures européennes sont indispensables à la sortie du piège du diesel

Réduire les émissions de polluants et contrôler la conformité des véhicules en circulation .

Le scandale du dieselgate, ou des dépassements des limites d'émissions de NOx fixés par les normes Euro en conditions réelles, a mis en exergue la faillite du système de test d'homologation, avec pour résultat, le choix de constructeurs automobiles d'équiper les véhicules diesel de logiciels de désactivation qui ont grandement limité l'efficacité des systèmes de dépollution en usage réel, alors que les émissions de particules et de NOx devaient baisser significativement suite à l'introduction des normes Euro.

→ Abaisser les niveaux de pollution des véhicules

Environ 5,5 millions de véhicules norme Euro 5 et Euro 6 circulent sur les routes françaises alors même qu'ils polluent au moins 3 fois plus que le niveau de la norme en conditions réelles. Des campagnes de rappel devraient être organisées pour abaisser le niveau de polluants rejetés par ces véhicules, à la charge des constructeurs automobiles concernés. Ces corrections sont indispensables pour rendre crédibles les mesures de restriction et/ou d'autorisation de circulation et de stationnement qui sont progressivement appliquées aux véhicules selon leur norme Euro (mesure de type Zone à Circulation restreinte).

→ Limiter la consommation de carburant et la puissance des véhicules

- Les standards d'émissions de CO₂ fixés au niveau européen à l'horizon 2021 (95 g CO₂/km en moyenne) doivent être renouvelés avec un objectif contraignant en 2025 (environ 70 g CO₂/km) pour atteindre un niveau d'émission moyen des véhicules neufs de 50 g CO₂ en 2030. En permettant des

économies de carburant importantes, le coût total d'utilisation diminue au bénéfice du premier acheteur mais aussi des second et troisième acheteur du véhicule, ce qui libère du pouvoir d'achat. Un nouveau protocole de test en condition réelle est nécessaire pour mesurer les émissions de CO₂.

- Informer sur le coût total d'utilisation des véhicules (TCO) sur l'étiquette énergie des véhicules avec le chiffrage du coût annuel en carburant pour un usage moyen.

→ **Le système d'homologation doit être profondément réformé** avec la création d'une autorité indépendante européenne chargée de superviser les activités de réception des véhicules des autorités nationales et ainsi éviter les erreurs du passé. La mise en place de tests de contrôle sur les véhicules vendus, au niveau européen, et de sanctions pour les constructeurs automobiles est également indispensable.

Les mesures fiscales au niveau national et le levier européen

L'accélération du rattrapage diesel – essence de la TICPE.

Il y a un consensus sur la nécessité d'un rattrapage entre le taux de la taxation du diesel et celui de l'essence. La trajectoire qui semble être envisagée repousse à 2022 le rattrapage entre le diesel et SP95-E 10 (qui incorpore jusqu'à 10% d'agrocarburants et qui représente un tiers des ventes d'essence en 2014) et à 2023 le rattrapage entre le diesel et le SP95-E5. Le rattrapage est causé par la hausse de la composante climat, le contenu carbone du diesel étant plus élevé que celui de l'essence.

Cependant, du point de vue du climat il est regrettable que le principe du rattrapage s'est traduit jusqu'à maintenant par une hausse de la taxe du diesel et une baisse de la taxe sur l'essence SP95-E 10. Baisser les taxes sur les carburants soumis par ailleurs à un objectif de réduction de la consommation des énergies fossiles de -30% en 2030 est un non-sens au regard de l'objectif de réduction de la consommation d'énergies fossiles de 30% en 2030.

Dans le cadre du rattrapage diesel-essence, nous recommandons donc de ne plus baisser la taxe sur l'essence et d'accélérer la hausse de la taxe du diesel pour arriver à un rattrapage en 2020 au niveau de la TICPE essence (le SP 95-E 05 et 10).

La déductibilité de 80 % de la TVA sur le carburant des véhicules de société uniquement pour les voitures diesel

En France la TVA sur le carburant des véhicules de tourisme utilisés par une entreprise est déductible à 80%. Ce taux monte à 100% pour les véhicules utilitaires; mais dans les deux cas uniquement pour les voitures diesel.

Au niveau budgétaire et climatique une suppression progressive de cette niche fiscale contre le principe de la neutralité technologique paraît le plus logique.

Le dossier est cependant bloqué à l'échelle européenne car il est impossible de revenir d'une manière unilatérale sur cette réduction de TVA²⁴.

Une autre solution pour en finir avec cet avantage est l'élargissement de la déductibilité aux voitures essence. Cette proposition paraît cependant être contraire à la nécessité de supprimer les subventions aux énergies fossiles pour respecter les engagements climatiques de la France.

Une première tentative dans ce sens a cependant eu lieu dans le cadre du Projet de loi de finances (PLF) 2016 : un amendement avait été proposé permettant d'admettre progressivement que les véhicules d'entreprise essence puissent bénéficier de la récupération de TVA. Celui-ci a ensuite été rejeté.

Finalement l'idée a été validée une année plus tard. Les députés ont en effet voté un amendement au PLF 2017 qui prévoit un alignement sur cinq ans (pour les véhicules de tourisme et à six ans pour les voitures utilitaires) des règles relatives à la déduction de TVA de l'achat d'essence, sur celles du gazole.

Cette approche permet effectivement d'apaiser l'opposition des entreprises et des constructeurs mais ajoute une nouvelle niche fiscale à la longue liste de celles qui favorisent les énergies fossiles.

Nous demandons que le gouvernement français ne se contente pas simplement d'élargir la déductibilité de la TVA aux véhicules essence mais qu'il s'engage en faveur d'une véritable discussion sur les possibilités de lever le blocage à l'échelle européenne.

Le coût de cette mesure est estimé à 15 millions d'euros²⁵. Une proposition du Sénat prévoit de créer une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts pour compenser les pertes des recettes.

Selon un calcul de l'Observatoire du véhicule d'entreprise l'impact de l'élargissement de la déductibilité sera assez marginal. L'Observatoire estime entre 18000 et 20000 le nombre de véhicules d'entreprise²⁶ qui passeront à l'essence. Selon le calcul TCO (Total Cost of Ownership) du véhicule, l'extension de la déductibilité de TVA « fait bouger de 2000 kilomètres par an²⁷ » le seuil à partir duquel il restera, pour une entreprise, un intérêt économique à faire le choix du diesel en raison de ses caractéristiques.

TVA déductible sur l'achat des seuls véhicules utilitaires

La TVA est déductible à 80 % sur l'achat des seuls véhicules utilitaires fonctionnant au gazole et à l'E85 et à 100 % pour les véhicules légers fonctionnant au GPL, au GNV et à l'électricité. Les véhicules fonctionnant avec d'autres énergies ne sont pas éligibles à la déductibilité de la TVA.

Les véhicules de tourisme sont globalement exclus de ce dispositif, mais comme le précise le rapport Rohfritsch-Batho ces voitures posent un problème particulier car il y a des exceptions et des tricheries.

Les exceptions concernent des activités professionnelles qui ont recours à un véhicule de tourisme (taxi, auto-école, véhicule sanitaire léger...) et des véhicules dont certains aménagements les qualifient d'utilitaires.

La pratique des faux aménagements pour pouvoir profiter de la déduction de la TVA ne semble pas être marginale. L'observatoire des entreprises montre qu'en 2015, 29332 Renault clio diesel ont été acquises comme véhicule utilitaire, il en a été de même pour 14567208 Peugeot diesel et 8816 C3 Citroën²⁸. Sur un véhicule d'une valeur de 20000 €, la société peut ainsi récupérer 3200 €. La catégorie des véhicules utilitaires légers représentait 302100 ventes en 2015.

Le rapport Rohfritsch / Batho propose d'étendre cette récupération de la TVA à l'ensemble des véhicules, sans considération de leur carburant sans préciser le coût d'une telle mesure. Il serait par contre assez limité car les immatriculations de véhicules essence par les entreprises ne représentent que 9%²⁹.

Mais comme déjà précisé ci-dessus l'élargissement de la déductibilité de la TVA aux véhicules essence élargit aussi une niche fiscale défavorable à l'environnement.

Il est temps de lancer une discussion à l'échelle européenne sur ce sujet des niches en faveur des énergies fossiles à l'aune de l'accord de Paris et des engagements des Etats dans le cadre du G20 de mettre fin aux subventions aux énergies fossiles.

21. Le Basic, Observatoire des multinationales (2015) « Gaz à effet de serre : doit-on faire confiance aux grands groupes pour sauver le climat ? » ; Ginko 21, PE International (2013) « Elaboration selon les principes des ACV, des bilans énergétiques, des GES et des autres impacts environnementaux induits par l'ensemble de véhicules électriques et des véhicules thermiques, VP du segment B et Vul à horizon 2012 et 2020 », Ademe
22. Encadré page 8 : Réseau Action Climat (2016) « Les villes "respire" de demain : repenser la mobilité face à l'urgence climatique et sanitaire »
23. Réseau Action Climat (2016) « Les villes "respire" de demain : repenser la mobilité face à l'urgence climatique et sanitaire » et Réseau Action Climat (2014) « Les solutions de mobilité durable en milieu rural et périurbain »
24. En 1979 la directive 77/388/CEE en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires est rentrée en vigueur. Cette directive ouvre droit à la déduction de TVA quand : « les biens et services sont utilisés pour les besoins des opérations taxées. » Cette directive inclut également une « clause de gel », autorisant les États à maintenir les exclusions à déductions qui existaient avant l'adoption de la directive, mais elle les empêchait d'en créer de nouvelles jusqu'à l'adoption d'une nouvelle directive qu'on attend jusqu'aujourd'hui.
25. Rohfritsch, Batho (2016) « Rapport d'information par la mission d'information sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale » Assemblée nationale n° 4109
26. *ibid*
27. En sachant que le kilométrage annuel moyen au sein des entreprises est de 30000 kilomètres environ.
28. Observatoire du véhicule d'entreprise, TCO scope 2016, mai 2016, page 13
29. Observatoire du véhicule d'entreprise, avril 2016, page 40

La taxe sur les véhicules des sociétés (TVS) inclut des composantes sur la pollution de l'air et les émissions de CO₂

Depuis 2013 la TVS qui a rapporté 773 Mio€ d'euros en 2015 inclut deux barèmes qui nous intéressent :

- l'un concerne les émissions de CO₂ et va de 2 € par gramme (au-delà de 5 grammes) à 27 € par gramme au-delà de 250 grammes. Il avantage les véhicules diesel qui, à cylindrée équivalente, consomment 15 à 20 % de moins que les véhicules à essence. La taxe comporte des effets de seuils importants (ex : 770 € pour un véhicule émettant 140 g de CO₂ et 1621,50 € pour un véhicule émettant 141 g de CO₂);
- la taxe forfaitaire additionnelle à la TVS, instituée par l'article 30 de la loi de finances pour 2014, basée sur l'année de mise en service, et opérant une distinction entre essence et diesel. Elle est de 20 € pour les véhicules essence commercialisés à partir de 2011 et de 40 € pour les véhicules diesel. Elle est beaucoup plus lourde pour les véhicules diesel anciens (600 € pour les voitures diesel avant 1996 et 70 € par les voitures essence des mêmes années)³⁰. Cette deuxième composante de la taxe pénalise donc clairement les véhicules diesel anciens.

Comme il s'agit d'une taxe payée annuellement, la mesure existante incite à diminuer la part des diesel anciens. Cependant la composante CO₂ pèse plus lourd dans l'absolu.

Depuis 2014 les recettes sont affectées à la Caisse nationale des allocations familiales. Elles ont baissé de 30 % entre 2009 et 2015 ce qui peut refléter une amélioration du parc des voitures de sociétés et met en exergue la nécessité d'actualiser cette mesure. Cette taxe ne joue pas uniquement un rôle d'orientation au moment de l'achat. Comme elle est payée chaque année, elle favorise sur la durée l'évolution du parc vers des voitures moins polluantes.

Pour rendre cette taxe encore plus efficace nous soutenons la proposition des sénatrices Rohfritsch et Batho de réformer le barème de la « composante air » de la taxe sur les véhicules de société pour le rendre compatible avec la norme Euro.

30. Rohfritsch, Batho (2016) « Rapport d'information par la mission d'information sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale » Assemblée nationale n° 4109; page 208
31. Plus de précisions concernant les propositions ci-dessous dans : Réseau Action Climat (2016) « Les villes "respire" de demain : repenser la mobilité face à l'urgence climatique et sanitaire » et Réseau Action Climat (2014) « Les solutions de mobilité durable en milieu périurbain et rural »
32. Source Fédération des usagers de la bicyclette – FUB : www.fub.fr/velo-ville/villes-qui-aimentvelo/villes-qui-aimentvelo-france-etranger
33. Article 48 LTECV
34. Article 47, LTECV
35. Article 63, Loi Mapam
36. INSEE : Recensement de la population (2006) « Le nombre de véhicules par adulte varie de 0,8 (resp. 0,9) dans les communes rurales (resp. périurbaines) à 0,7 dans les pôles ruraux et les pôles des aires urbaines de moins de 100 000 habitants. Il est de 0,6 dans les centres des aires urbaines de plus de 100 000 habitants et la banlieue parisienne, pour tomber à 0,3 dans Paris ».
37. Enquête Nationale Transports et Déplacements 2008
38. Plus de précisions concernant les propositions ci-dessous dans : Réseau Action Climat (2014) « Les solutions de mobilité durable en milieu périurbain et rural »

Le système du bonus-malus et le super bonus électrique

Pour éviter que le Bonus Malus favorise, comme cela était le cas dans le passé¹, les voitures diesel car elles émettent moins de CO₂/km en comparaison à une voiture essence comparable, il paraît important d'ajouter un critère relatif à la qualité de l'air en adéquation avec la norme Euro.

1. Cour des comptes (2015) « Les politiques publiques de lutte contre la pollution de l'air »

A partir de 2017 le Bonus ne sera accordé qu'aux véhicules électriques et hybrides plug-in.

La prime de 10 000 € pour l'achat d'un véhicule électrique en cas de mise à la casse d'un véhicule diesel de plus de 10 ans est reconduite, un plafond sur le prix des véhicules a été ajouté. Cette prime qui sert à promouvoir une technologie spécifique, la voiture 100 % électrique, est seulement accessible à des ménages aisés car le reste à charge reste trop important. De surcroît, la prime à la reconversion des diesel anciens pour des ménages non imposables est largement sous-dimensionnée comme on le verra ci-dessous.

Il y a donc un déséquilibre entre l'allocation des aides qui devraient profiter avant tout aux ménages modestes qui se trouvent dans le « piège du diesel ». Ces mesures d'aides à l'achat devraient être revues de manière à répondre aux besoins des ménages qui sont déjà concernés par des mesures de lutte contre la pollution de l'air qui limitent leur utilisation de la voiture et les ménages qui sont dépendants de leur voiture polluante et qui n'ont pas les ressources nécessaires pour investir dans un véhicule plus propre.

Mise en place d'une contribution climat-santé du transport routier

Avec la suppression de l'écotaxe poids lourd en 2014 l'État s'est privé de moyens durables d'agir sur la réduction des émissions du transport routier, ainsi que de ressources financières pour développer le fret ferroviaire. Les expériences à l'étranger montrent que ce dispositif reste le plus pertinent pour réduire les impacts du transport routier, cesser de pénaliser le fret fluvial et ferroviaire et investir dans les transports alternatifs. Il est particulièrement incohérent de démanteler les trains d'équilibre du territoire et de prévoir un plan de relance autoroutier à l'heure où nous avons besoin d'alternatives à la route et à l'avion.

- La taxe poids lourds fut abandonnée sans qu'une solution de remplacement pour faire payer l'usage des infrastructures par les poids lourds et encourager le report modal, ne soit adoptée. Les avantages qui se sont multipliés au profit du transport routier ont participé à la chute du transport ferroviaire et des emplois dans ce secteur.

Cependant, pour éviter un deuxième échec de cette mesure structurante pour inscrire le transport de marchandises dans la transition écologique juste, il faudra écouter les oppositions des différents acteurs et trouver des solutions pérennes pour les enjeux d'emploi et pour inscrire le transport de marchandises dans une trajectoire de réduction drastique des émissions de gaz à effet de serre. Les acteurs concernés, de la profession et au-delà de la filière du transport routier, devraient faire part de leurs propositions et s'intégrer dans une vision cohérente de la transition du secteur du transport.

Les régions pourront jouer un rôle moteur pour la mise en place de dispositifs régionaux dans un premier temps, poussées par le développement des redevances kilométriques dans les pays voisins et le besoin de financements.

La clé : Promouvoir le développement d'un système de transport durable accessible à tous

La transformation du système du transport dans le cadre de la lutte contre la pollution de l'air et la transition écologique ne peut pas se réduire à l'éviction du diesel par l'essence ou par des véhicules électriques.

Il est primordial dans un premier temps d'accompagner les ménages et entreprises qui sont impactés par une sortie du diesel; mais il est tout aussi plus important d'intégrer les outils d'accompagnement dans une vision globale de moyen et long terme qui inclue l'objectif de réduction de la consommation d'énergies fossiles de 30 % en 2030 et une sortie totale des énergies fossiles d'ici 2050. Cette vision demande donc une transformation radicale de notre compréhension du transport individuel³¹.

Une diminution de l'utilisation de la voiture pour améliorer la qualité d'air et mettre nos villes en transition

Les véhicules motorisés occupent environ 80 % de la voirie en ville actuellement.

Il existe un gisement important de report modal vers la marche à pied, le vélo et les transports en commun à l'échelle des courtes distances puisqu'en ville plus de la moitié des déplacements motorisés s'étendent sur moins de 3 km. Aux Pays-Bas le vélo est utilisé dans 27 % des déplacements, 18 % au Danemark, soit 6 à 8 fois plus qu'en France. Les statistiques montrent un lien très fort entre le taux d'utilisation du vélo et la présence d'aménagements vélo³².

Les pistes d'actions pour diminuer la présence des voitures en villes et aller vers une future ville sans voitures sont nombreuses :

Notamment, pour améliorer la qualité de l'air, il s'agit d'interdire ou de limiter de manière permanente ou temporaire la circulation de certains véhicules selon leur niveau de pollution atmosphérique comme le permet la récente loi de transition énergétique³³. Un ap-

pel à projet du gouvernement « Zone à circulation restreinte » a été lancé en 2016 pour encourager la mise en oeuvre de tels projets.

Selon cette même loi les maires peuvent désormais réduire la vitesse de circulation en-dessous des limites prévues par le code de la route sur tout ou partie des voies de l'agglomération³⁴. La limitation des vitesses peut donc baisser sur les roades et la limite de 30 km/h peut devenir la règle et non plus l'exception en ville. À l'instar de nombreuses villes italiennes qui ont mis en oeuvre des zones à trafic limité, les petites, moyennes et grandes agglomérations françaises peuvent créer des zones à circulation apaisée pour mieux partager l'espace public et favoriser la mixité entre les modes.

Une meilleure gestion du stationnement est nécessaire pour rééquilibrer le partage de la voirie en faveur des solutions de mobilité active. La décentralisation et la dépénalisation du stationnement permettront aux communes, aux groupements de communes et aux syndicats mixtes compétents pour l'organisation de la mobilité d'introduire dès 2018 une redevance pour non acquittement du paiement du stationnement sur voirie, les recettes devant être affectées à la mobilité durable³⁵.

Des solutions de transport durable en milieu peu dense

Le processus des évolutions des pratiques de mobilité dans le cadre de la transition écologique est en cours depuis un certain temps en milieu urbain grâce au développement des transports en commun en site propre et des mobilités actives. Les territoires périurbains éloignés, multipolaires ou ruraux, peu denses mais qui abritent une part croissante (40 %) et très motorisée³⁶ de la population, sont aussi concernés par cette évolution mais les obstacles sont plus importants qu'en milieu dense. Dans ces territoires, la voiture est utilisée pour les déplacements quotidiens à plus de 90 %, contre 15 % à Paris, 50 à 70 % dans les grandes agglomérations, 75 à 85 % dans les villes petites et moyennes³⁷.

Des pistes d'action existent pour diminuer la part modale de la voiture individuelle³⁸

L'étalement des agglomérations et la dispersion de l'habitat, la distribution éclatée des activités, poussent à un usage massif de la voiture. La coopération des différentes autorités organisatrices de transports et l'aménagement du territoire via des documents de planification territoriale est déterminante dans la diminution du trafic routier en milieu peu dense.

Le développement de solutions de transports collectifs a toute sa place en milieu peu dense même si son coût apparaît comme un obstacle majeur. Les lignes de transport à la demande (TAD) sont généralement créées pour apporter un service complémentaire au réseau classique dont le cadencement s'avère insuffisant dans les milieux peu denses pour apporter une solution efficace de rabattement.

L'essor du covoiturage organisé ou spontané est déjà perceptible sur les territoires. Pour faciliter les rendez-vous et sécuriser le stationnement prolongé, les collectivités doivent notamment installer des aires de covoiturage suffisamment nombreuses et idéalement situées. C'est un point de ralliement indispensable au bon développement du covoiturage quotidien qui doit être accessible à pied et en vélo également.

L'autostop est désormais encouragé par une vingtaine de dispositifs publics ou associatifs en France, avec l'espoir de compléter les offres de transports collectifs et de légitimer une forme de covoiturage spontanée mais sécurisée. L'auto-stop a sa place dans les zones peu denses insuffisamment desservies par les transports en commun, pour la mobilité des jeunes et des personnes non motorisées en particulier.

Le vélo a aussi sa place dans les milieux peu denses. Vingt ans en arrière, les centres urbains étaient trop dangereux pour la pratique du vélo tandis que la bicyclette représentait un moyen de transport économique dans les campagnes. La part du vélo dans les déplacements est ainsi descendue de 3,5 % en 1994 à 3,2 % en 2008 dans les espaces à dominante rurale, et de 6 % à 3,5 % dans les communes multipolarisées³⁹. Aux Pays-Bas, la proportion du vélo s'élève aujourd'hui à plus de 26 % au niveau national et à 34 % pour les déplacements de moins de 7,5 km. Certes la densité de population est plus élevée aux Pays-Bas mais il est tout de même remarquable que 15 % des déplacements de 7,5 km à 15 km et 2 % des déplacements de plus de 15 km soit effectués en vélo⁴⁰, là où la part modale du vélo moyenne en France ne dépasse pas 3 %. Si le vélo ne peut remplacer la voiture à lui tout seul dans les milieux peu denses, il peut certainement se développer, a fortiori dans le cadre d'une mobilité intermodale.

39. Communes rurales et unités urbaines situées hors des aires urbaines, dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans plusieurs aires urbaines, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles, et qui forment avec elles un ensemble d'un seul tenant.

40. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Le vélo aux Pays-Bas, 2009.

41. MEEM, Statistique publique (2016) « Les comptes des transports en 2015 »

42. www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2015_06_Lorry_co2_briefing_update_US_PHASE_III.pdf

43. CGDD (2013) « Fret ferroviaire : analyse des déterminants des trafics français et allemand », n° 87 Juillet 2013

44. Seuls les coûts des trajets liés à l'emploi sont remboursés via l'outil des frais réels mais pas les autres déplacements (école, courses, médecin etc.) et pas les déplacements des personnes non imposables.

45. Des collectivités de plus en plus nombreuses se sont fixées pour objectif d'atteindre 15 % des déplacements effectués à vélo à l'horizon 2020, multipliant par cinq la part modale moyenne actuelle du vélo. L'objectif étant aussi fixé dans la politique pluriannuelle de l'énergie à 12,5 % en 2030, toutes les collectivités sont concernées.

46. MEEM (2017) « Fiscalité environnementale : Un état des lieux »

Le transport de marchandises

Les transports intérieurs terrestres de marchandises sont largement dominés par le transport routier. Les parts modales n'évoluent plus guère depuis 2010 : la route représente 87,1 % du transport terrestre hors oléoducs, le transport ferroviaire 10,6 % et le transport fluvial 2,3 %⁴¹.

La transformation de ce secteur pour le rendre compatible avec la transition écologique présente de nombreux défis.

Le lien entre le transport de marchandises et les structures de consommation est évident. Dans le cadre de la transition écologique et pour préserver les ressources limitées de notre planète, il est nécessaire de changer nos modes de consommation et les orienter vers moins de produits de meilleure qualité, une consommation plus locale pour certains produits et utilisant davantage de matériaux recyclés dans une approche d'économie circulaire. Le secteur du transport des marchandises qui est très internationalisé sera donc impacté de plusieurs manières : les quantités transportées de même que les trajets seront amenés à diminuer.

Une amélioration de la contribution du transport de marchandises à la lutte contre les changements climatiques et la pollution de l'air nécessite des mesures ambitieuses : actuellement il n'y a aucune norme d'émissions de CO₂ qui s'applique aux poids lourds⁴². Il faut remédier à cette lacune.

Il faut revenir sur l'abandon de l'écotaxe poids lourd et construire l'outil en concertation avec le secteur concerné. Il s'agit d'une mesure primordiale pour inciter à l'optimisation du transport routier, et au report modal vers le transport ferroviaire, là où le transfert est possible. Pour que la mise en place d'une taxe sur le transport de marchandise puisse voir le jour il faut moderniser l'offre ferroviaire⁴³.

Sortir du « piège-diesel » : Quelles implications sociales des mesures pour les ménages et les entreprises et comment les atténuer ?

Introduction

La transition écologique est un moment de transformations. Pour rendre cette période de bouleversements acceptable il est indispensable de protéger les ménages et acteurs fragiles particulièrement exposés aux impacts des mesures à mettre en place.

Il ne s'agit pas de diminuer l'ambition globale des mesures de la transition écologique ou de la lutte contre la pollution de l'air mais de proposer des mesures d'accompagnement pour permettre à tous les acteurs d'être partie prenante des changements.

Il s'agit à la fois des ménages modestes des territoires ruraux très dépendants de la voiture (et qui ont souvent deux voitures) pour qui l'augmentation des taxes pèse sur leur budget limité⁴⁴, mais aussi des ménages précaires ou aux revenus modestes qui, par faute de moyens, ne peuvent se défaire de leur vieille voiture diesel et ce alors même que l'utilisation sera de plus en plus restreinte. Certaines personnes sans accès à des solutions de mobilité soutenables pourraient donc subir la mise en oeuvre de mesures anti-pollution. D'un autre côté, les personnes se trouvant d'ores et déjà limitées dans leurs déplacements (ménages non motorisés par exemple) pourraient voir leur conditions s'améliorer grâce à la mise en place de nouveaux services de transports en parallèle des mesures anti-pollution.

Du côté des entreprises, il y a plusieurs effets possibles

Les mesures de la transition écologique et de la lutte contre la pollution de l'air modifient le parc des voitures. Il faut donc que les constructeurs automobiles anticipent ces changements et réorientent leurs productions qui se concentrent encore sur la voiture diesel. Aussi, le développement des solutions de mobilité active prévu dans les scénarios officiels⁴⁵ aura un impact sur l'évolution du nombre de ventes de voitures neuves. Ces modifications structurelles du marché automobile feront évoluer le chiffre d'affaires et pourront entraîner des pertes d'emplois. Il est crucial de préparer et accompagner les reconversions nécessaires dès maintenant. Un deuxième impact plus immédiat concerne les entreprises dont les livraisons sont impactées par des mesures anti-pollution (circulation alternée etc.) en milieu urbain et dont les dépenses liées au transport augmentent, mettant en danger leur viabilité économique.

Un sujet particulièrement important dans ce contexte est la remise en question des niches fiscales « diesel » au bénéfice de certains secteurs d'activités (secteur agricole, transport routier, bâtiment etc.) qui représentent une perte fiscale d'environ 2,5 Md€ par an⁴⁶. Il faut s'approcher des acteurs et commencer une discussion sur les conditions de l'abandon progressif de ces niches, insoutenables au regard des enjeux sanitaire et climatique, mais dans certains cas cruciales pour soutenir des activités économiques affaiblies.

Comment rendre la sortie du « piège diesel » acceptable pour les ménages ?

La dépendance à la voiture varie énormément selon la typologie des territoires. En règle générale les ménages des territoires peu denses utilisent davantage leur voiture et sur des trajectoires plus longues. Les inégalités territoriales se cumulent aux inégalités sociales. Dans les territoires éloignés des grands centres urbains, les ménages ont en moyenne des revenus plus bas et des dépenses énergétiques plus élevées.

A ce décalage s'ajoute que c'est en milieu urbain que les personnes sont les plus exposées à la pollution de l'air et les personnes résidant à proximité des axes routiers (généralement aux revenus modestes) avec de fortes conséquences sur leur santé. Une hausse des taxes sur le diesel impactera davantage les ménages qui habitent en milieu peu dense qui sont très dépendants de la voiture et moins concernés par la pollution du trafic routier.

La mise en place d'outils fiscaux comme le rattrapage essence-diesel sans d'autres mesures d'accompagnement aura donc tendance à impacter plus les habitants des territoires ruraux déjà désavantagés à cause de l'absence d'infrastructures de transport durable.

Ce constat est confirmé par une étude de l'Insee et du SOeS⁴⁷ qui montre que la part de la population qui dépense plus de 4,5 % de leurs revenus pour l'achat de carburant varie de 4,3 % dans les grands pôles urbains jusqu'à 31 % dans les zones très peu denses hors aires urbaines.

Le CGDD a également mené une analyse⁴⁸ sur l'impact de la composante carbone en 2016 sur les ménages en analysant l'impact sur le chauffage et le carburant pour différents typologies de ménages. Le surcoût est particulièrement important pour les ménages qui ont une voiture diesel à cause du contenu carbone plus élevé de ce carburant et du fait que les ménages qui détiennent des voitures diesel parcourent plus de kilomètres. Le surcoût atteint 83 € à l'année par rapport à 45 € pour une voiture essence pour un couple avec enfants en milieu rural.

A ce surcoût il faut encore ajouter les 2 c€/l liés au rattrapage diesel essence.

Cependant il faut lire l'étude dans le contexte d'un prix de pétrole particulièrement bas : alors que le baril de Brent valait 112 \$ (82 €) en juin 2014, il oscille depuis 2016 entre 40 et 50 \$ (36 €).

Ainsi en 2015, les ménages ont pu faire une économie directe de 10,5 Md€ par rapport à 2013 et les entreprises 14,2 Md€⁴⁹.

Des calculs du Ministère de l'écologie montrent que les économies engendrées par la baisse du prix du pétrole depuis 2013 ont procuré un gain de pouvoir d'achat de 450 €/an aux ménages qui dépasse ainsi l'impact moyen de la composante carbone (83 €/an) et même l'impact le plus élevé pour des situations les plus défavorables (176 €/an pour des couples avec enfant en milieu rural qui se chauffent au fioul domestique et qui ont des véhicules essence et gazole).

Il est aussi important de rappeler que les salariés peuvent déduire de leur impôt au moins une partie du coût de leurs déplacements via le système des frais réels. Le barème kilométrique et le barème carburant qui s'appliquent sont révisés régulièrement pour prendre en compte les augmentations des taxes et l'indice des prix à la consommation.

Comme a rappelé Christian Eckert, secrétaire d'Etat chargé du budget, « les contribuables qui optent pour ce régime pourront donc effectivement obtenir une compensation partielle de l'augmentation du prix du diesel résultant de la hausse de ce carburant sous l'effet du rattrapage entre l'essence et le diesel. » 5,7 Mio de contribuables ont opté pour ce système lors de leur déclaration de revenus 2015⁵⁰.

Le double effet du prix du pétrole très bas et du système des frais réels pour les déplacements atténue donc l'impact des mesures climat et anti-pollution (composante carbone et rattrapage diesel-essence) sur le budget des ménages en moyenne. Il faut garder en tête que cela annule également le signal prix qui était l'objectif recherché pour atténuer la consommation d'énergie.

La problématique est aiguë pour les ménages non imposables qui ne bénéficient pas du dispositif de remboursement des frais réels pour leurs déplacements.

D'autres impacts sociaux⁵¹ sont liés à la mise en place des zones à circulation restreinte ou des mesures de circulation alternée, notamment du fait du taux plus élevé de véhicules anciens chez les catégories les plus modestes.

De manière récurrente, les politiques locales visant à limiter la pollution et la place de la voiture en ville sont accusées d'être « anti-voitures, anti-pauvres ». Premièrement, les critiques oublient souvent les 20 % de la population qui ne possèdent pas de voiture et qui, se situant souvent dans les plus bas déciles en termes de revenus, résident souvent en périphérie des grandes villes. Le développement des transports en commun et des mobilités actives, bien plus économiques que la voiture, dont les mesures de restriction

47. CGDD, SOeS (2015) « Vulnérabilité énergétique : loin des pôles urbains, chauffage et carburant pèsent fortement dans le budget des ménages », *Le Point sur* n° 197

48. CGDD (2016) « L'impact, pour les ménages, d'une composante carbone dans le prix des énergies fossiles », *Le Point sur* n° 225

49. Note de conjoncture de l'INSEE (mars 2016, C. Bortoli et K. Milin) intitulée « Qui a bénéficié de la chute du prix du pétrole ? »

50. Rohfritsch, Batho (2016) « Rapport d'information par la mission d'information sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale » Assemblée nationale n° 4109

51. Réseau Action Climat (2016) « Les villes "respire" de demain : repenser la mobilité face à l'urgence climatique et sanitaire », pages 35-37

52. Un étude comparée des agglomérations de Lyon, Zurich et Grenoble montre à quel point il est nécessaire d'adapter la politique de restriction du trafic et/ou du stationnement en fonction du maillage des transports publics (en particulier entre le centre et la périphérie) et du degré de ségrégation qui existe dans la répartition des ménages sur le territoire (les quartiers populaires sont-ils excentrés ?). Vincent Kaufmann, Géraldine Pflieger, Christophe Jemelin et Julie Barbey (2007) « Inégalités sociales d'accès : quels impacts des politiques locales de transport ? »

53. Les femmes utilisent trois fois plus la voiture pour accompagner leurs enfants et parents (Yves Raibaud).

54. ADEME (2015) « Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air (ZAPA) Synthèse des études de faisabilité réalisées par sept collectivités françaises »

55. Source Cerema Quizz sur l'étalement urbain.

de circulation doivent absolument s'accompagner, apporterait des réponses aux difficultés de mobilité de ces personnes⁵².

On peut citer notamment :

- Les travailleurs à horaires décalés ou à temps partiel sont plus dépendants de la voiture faute d'alternative : les transports en commun doivent rester en fonctionnement et, pour certains, fréquents en dehors des horaires journaliers.
- De nombreux parents font le choix de la voiture pour leurs déplacements en raison de l'accompagnement nécessaire à leurs enfants pour se rendre à l'école. La collectivité peut oeuvrer pour la mise en place de plans de mobilité dans les établissements scolaires.
- Les femmes utilisent plus les transports en commun mais sont aussi plus dépendantes de la voiture, étant donné la persistance d'inégalités hommes femmes qui les amènent à accomplir davantage certaines tâches : transports des enfants et courses par exemple⁵³. Elles sont aussi plus vulnérables face aux problèmes d'insécurité dans les transports.

Dans la mise en place d'une zone à circulation restreinte ou d'un autre dispositif visant à limiter la place de la voiture il est primordial de prendre en compte les besoins particuliers de différents publics de manière à proposer des solutions adaptées. Deux règles d'or sont par ailleurs ressorties sans équivoque des études de faisabilité pour la mise en place des ZAPA⁵⁴ (Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air) : la première consiste à construire un projet partagé entre communes voisines pour mettre en place la mesure la plus efficace possible, tant sur le plan environnemental que social, afin de n'exclure personne. La seconde consiste à prévoir un temps suffisant de mise en œuvre pour que particuliers et professionnels s'adaptent à la mesure. Cette deuxième condition montre bien l'urgence : il faut qu'un maximum de collectivités s'engagent sans tarder sur des projets d'apaisement de circulation de la voiture car de tels projets sont nécessaires au vu de la l'impératif climatique et sanitaire mais demandent du temps pour assurer une bonne acceptabilité de la part de la population.

Anticiper les situations de vulnérabilité à travers la planification et l'aménagement du territoire

Les enjeux

→ Habiter en espace peu dense est plus cher en transport

Les résidents des zones périurbaines ont un besoin plus grand en automobile, ils ont en moyenne deux voitures par ménage et les utilisent davantage au quotidien. Le surplus de dépense contrainte atteint en moyenne 500€ en carburant par an pour ces ménages.

À Lyon par exemple, 9 % du revenu est dédié au budget transport ans centre-ville contre 18 % en couronne périurbaine, le reste à vivre est donc moindre pour ces personnes (à comparer bien entendu au coût du logement).

→ Les ménages modestes sont plus tributaires de véhicules diesel anciens

L'étude faite sur l'Île-de-France en 2010 montre que par rapport aux classes moyennes, les voitures des ménages des premiers déciles de niveau de vie roulent un peu plus au diesel mais sont aussi puissantes et nettement plus anciennes, la principale différence étant le nombre de véhicules par ménage (IAU).

→ Grandes villes : acquérir un logement neuf en centre-ville est souvent trop cher

Les prix du foncier et de l'immobilier neuf ont connu des hausses très importantes dans les zones denses dans les années 2000. Cette augmentation des prix des logements par rapport au revenu par ménage est évaluée à 70 %. Par ailleurs, l'installation de ménages aux revenus aisés observée dans certains quartiers de grandes villes induit l'augmentation des prix et des loyers : on parle de phénomène de gentrification. Certes, il y a des programmes d'accession abordables qui se développent⁵⁵.

Faut-il un indicateur spécifique pour mesurer la précarité énergétique liée à la mobilité ?

Plusieurs études et initiatives en cours réfléchissent sur la définition d'un ou plusieurs indicateurs permettant de mesurer combien de ménages sont en situation de précarité énergétique liée à la mobilité. En 2015 l'Insee¹ a publié un document qui développe l'idée du niveau des dépenses pour le carburant représentant le double de la dépense médiane. Selon ce calcul, 10 % des ménages seraient en situation de précarité énergétique liée à la mobilité. De cette analyse ressort également que cette vulnérabilité concerne avant tout les zones rurales hors aire urbaine et certaines catégories socioprofessionnelles comme les agriculteurs et les ouvriers. L'observatoire national sur la précarité énergétique (ONPE)² a publié en 2015 un rapport³ détaillé qui fait un état des lieux des différentes approches et qui montre la complexité des dimensions du phénomène de la précarité énergétique liée à la mobilité. Il faut aussi citer les travaux d'Audrey Berry⁴ qui a construit un indicateur composite qui prend en compte plusieurs dimensions de cette vulnérabilité comme le niveau de revenu, le profil de mobilité du ménage et les conditions de mobilité lié au territoire et la performance du véhicule (s'il y en a un).

Nous ne souhaitons ici pas discuter de la performance des différents indicateurs mais plutôt poser la question des objectifs : nous avons besoin d'indicateurs généraux pour pouvoir « mesurer » et relever l'importance d'un phénomène, mais aussi d'indicateurs plus précis qui permettent de cibler des mesures politiques sur des publics spécifiques. C'est notamment le deuxième groupe d'indicateurs qui est difficile à identifier. Globalement les travaux concernant la mise en place d'indicateurs partagés sur la précarité énergétique liée au logement sont déjà plus avancés. Ce n'est pourtant pas ce travail de recherche d'indicateurs précis qui sert de critère d'éligibilité au chèque énergie mais le niveau de revenus. Nous considérons qu'il est crucial de continuer les travaux sur la définition des différentes formes de précarité et de leurs recouvrements et de développer et de tester des indicateurs mais nous pouvons avancer dès maintenant pour combattre ces phénomènes dont nous savons qu'ils existent même si les données spécifiques et locales font souvent défaut. Les propositions qui sont portées ici pour éviter une transition écologique à deux vitesses pour le secteur de la mobilité peuvent s'appliquer dès maintenant.

1. INSEE (2015) « Vulnérabilité énergétique - Loin des pôles urbains, chauffage et carburant pèsent fortement dans le budget » ; Insee Première N° 1530
2. www.onpe.org/rapports_de_lonpe/etude_de_la_vulnerabilite_energetique_transport
3. Yves Jouffe, Marie-Hélène Massot (2015) « Définir la vulnérabilité énergétique transport » ; LVMT, Lab'Urba – Université Paris-Est
4. Berry A et al. (2016) « Investigating fuel poverty in the transport sector: Toward a composite indicator of vulnerability », Energy Research & Social Science 18 (2016) 7–20

Mesures pour mieux articuler mobilité et aménagement

- Redessiner un schéma national d'offre et de services de transports (tel que le prévoit la loi de réforme ferroviaire) qui répond aux enjeux d'aménagement et d'égalité des territoires, de transition écologique et de lutte contre le changement climatique.
- Lutter contre la séparation des logements, des lieux de travail et de vie pour juguler l'étalement urbain et la demande en mobilité. Par exemple, en conditionnant l'installation d'équipements à la présence à proximité d'arrêts de transports satisfaisants.

Mesures pour mieux planifier les transports

- Étendre l'obligation de plans de déplacement urbains (PDU) aux agglomérations de moins de 100 000 habitants et intégrer l'équité et l'accessibilité dans les principes pour les actions de mobilité durable. Les plans de déplacement urbain, colonne vertébrale des politiques de transport menées dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, ont contribué au report modal et au développement de solutions de transports dans les territoires concernés. Ils sont désormais soumis à une obligation de résultats (GES et polluants) et devraient bénéficier aux habitants et aux visiteurs des agglomérations de moins de 100 000 habitants également.
- Les plans de mobilité rurale doivent également être généralisés avec le soutien de l'État et de la région qui en tant que chef de file sur la mobilité, veillera à leur bonne articulation avec les politiques menées dans les périmètres de transports urbains.

Mesure pour accompagner le changement et les personnes en situation de vulnérabilité en particulier

- Rendre systématique et satisfaisante la mise à disposition d'un conseil aux mobilités, en particulier pour les particuliers et les professionnels touchés par des situations de vulnérabilité liées à des difficultés de mobilité.

Mesure pour veiller au coût du transport pour l'utilisateur

- Généraliser les tarifications sociales et solidaires, assises sur les revenus et non plus sur les statuts, des transports en commun et d'autres services publics de mobilité en parallèle du déploiement des outils de billetterie multi- et intermodaux.

L'affectation des recettes du rattrapage diesel-essence à la transition de la mobilité

L'outil du rattrapage fiscal diesel-essence décidé en 2014 rapporte, en parallèle à l'effet d'équilibrage progressif des taxes des deux carburants, de nouvelles recettes au budget de l'État. En 2016, une partie des recettes a été utilisée pour compenser les coûts engendrés par l'abandon de l'éco-taxe poids lourd. Les recettes supplémentaires ont été restituées aux ménages à travers la compensation de la suppression de l'exonération d'impôts locaux d'un certain nombre de contribuables de condition modeste⁵⁶, une mesure sans rapport avec les enjeux de la mobilité contrainte ou de la lutte contre la pollution.

Plutôt que servir à équilibrer le budget de l'État, la totalité des recettes du rattrapage diesel-essence devrait servir à financer la transition écologique du secteur du transport.

Les recettes devraient ainsi être affectées aux comptes d'affectation spéciales « aide à l'acquisition de véhicules propres » et « transition énergétique » et servir à financer des aides en faveur des ménages modestes pour l'acquisition d'un véhicule plus propre, à financer le développement d'alternatives à la voiture pour toute la population française (par le biais d'un abondement au budget de l'AFIT).

Elles peuvent également venir soutenir la filière automobile, pour l'accompagner dans la mutation des sites industriels les plus exposés aux conséquences du rééquilibrage du marché automobile afin d'éviter des pertes d'emplois. Les recettes attendues augmenteront de 250 Mio€ en 2017 jusqu'à 1 Md€ en 2021.

Nous proposons l'utilisation suivante pour ces recettes qui peuvent évoluer à la hausse si le rattrapage diesel-essence ne s'accompagne pas par une baisse de la taxe sur l'essence.

Des outils spécifiques pour certaines catégories de la population particulièrement exposées aux impacts négatifs des mesures anti-pollution

La mise en place réussie d'outils de la lutte contre la pollution de l'air qui limitent la circulation des voitures sur un territoire nécessite une bonne connaissance socio-spatiale du territoire concerné et de ses environs et une consultation active de la population suivie de la prise en compte de ses inquiétudes. Pour aider à rendre ces mesures plus acceptables et limiter au maximum les impacts sur les ménages modestes ou particulièrement dépendants de la voiture, les collectivités devront réfléchir à la mise en place de certaines aides spécifiquement adaptées à leurs territoires.

56. Rohfrisch, Batho (2016) « Rapport d'information par la mission d'information sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale » Assemblée nationale n° 4109

Nous proposons les affectations suivantes des recettes de la fiscalité écologique **pour la participation de l'État aux efforts des collectivités.**

- Utilisation en faveur des deux primes à la conversion permettant aux ménages non imposables de se défaire d'un vieux diesel au profit d'un véhicule vertueux, par abondement du compte d'affectation spécial « aides à l'acquisition de véhicules propres » et, si besoin, abonder un fond de garantie pour la mise en place d'un prêt à taux zéro sans condition de ressources pour couvrir le reste à charge pour l'achat d'un nouveau véhicule moins polluant.
- Mise en place d'un « fonds de péréquation » alimenté par l'État et les grandes communes qui mettent en place des mesures de limitation du trafic routier pour aider les communes voisines dans leurs actions conjointes et assurer l'égalité des territoires et ne pas renforcer des situations d'exclusion. Ce fonds mis en place par l'État mais piloté en partie par les collectivités territoriales, contribuera à apporter des aides d'accompagnement personnalisées, renforcer les solutions de transports alternatifs à la voiture individuelle et ainsi garantir une équité devant les transports et l'accès à l'emploi en particulier.

Les aides individuelles pourront être pondérées sous conditions de ressources. Ce fonds sera financé par une partie des recettes du rattrapage diesel-essence (au moins 100 Mio€ par an) et est complémentaire des financements nationaux des infrastructures de transport et de mobilité durable. Ce fonds pourrait financer les mesures suivantes :

- une aide financière pour l'achat de carrioles vélos ou abonnement à un service d'autopartage par exemple ;
- un accompagnement des professionnels qui sont les plus touchés par les mesures de restriction de circulation (par ex : livreurs, artisans-commerçants) ;
- des lignes de bus nocturnes avec arrêts à la demande pour les travailleurs de nuit (ex : Nantes) ;
- de véritables cheminements piétons, la ville à 30 km/h et des zones de rencontre pour sécuriser les déplacements des enfants ;
- la création et le soutien aux vélo-écoles et ateliers vélos (la majorité des élèves des écoles d'apprentissage du vélo pour adultes sont des femmes).

57. www.precarite-energie.org/Projet-de-loi-sur-la-transition,1053.html

58. www.precarite-energie.org/12-nouveaux-programmes-eligibles

59. www.ademe.fr/expertises/mobilite-transport/quoi-parle-t/precari-energetique

Un soutien inébranlable aux alternatives de mobilité soutenables pour tous les territoires

- Les recettes fiscales complémentaires devraient être affectées à partir de 2019 aux programmes d'investissement dans les infrastructures de transports en commun et dédiées aux mobilités actives et partagées par le biais d'un abondement au budget de l'AFITF. L'AFITF devra abonder selon les ressources disponibles d'autres fonds et appels à projets en faveur du développement des alternatives de mobilité accessibles à tous
- Créer un dispositif de soutien national pour permettre la mise en œuvre de démarches de plans de mobilité rurale.
- Renouveler régulièrement les appels à projets nationaux pour les transports collectifs en site propre et co-financer les démarches de plans de mobilité rurale.
- Créer un fonds national spécifique pour les mobilités actives afin de résorber les coupures urbaines et lancer des appels à projets créés pour faire aboutir des projets de territoires exemplaires en matière de projets vélo et marche à pied en moins de 5 ans (600 Mio€ tous les 3 ans).

Une aide « carburant » spécifique pour des ménages en situation de précarité liée à la mobilité

La précarité énergétique liée à la mobilité ne fait actuellement l'objet d'aucun dispositif adapté. La loi sur la transition énergétique adoptée en 2015 a créé plusieurs objectifs et dispositifs en faveur de la lutte contre la précarité énergétique⁵⁷ mais aucun spécifiquement dédié à la précarité du transport.

Cependant ce sujet a émergé comme étant une problématique incontournable et indissociable des sujets liés à l'emploi, la santé, l'insertion, et l'accessibilité notamment. Les Certificats d'économies d'énergie par exemple intègrent depuis la loi sur la transition énergétique une partie dédiée à des mesures de précarité énergétique. Trois des douze programmes éligibles sont dédiés à la question de la mobilité⁵⁸.

En 2016 le Laboratoire de la Mobilité Inclusive a lancé un appel à manifestation d'intérêt sur Les Services de mobilité innovants pour le quotidien des personnes vulnérables⁵⁹.

Mais, en comparaison avec les mesures qui ciblent la réduction de la précarité énergétique liée au logement, rares sont les outils qui concilient l'aide à la mobilité et la transition écologique.

Certes, le système des frais réels permet un remboursement au moins partiel des dépenses pour les déplacements domicile-travail, mais cela ne répond ni aux problèmes des ménages non imposables, ni aux situations de dépendance à la voiture non liées au travail (courses, transfert école et crèche, visites médicales etc.).

Le chèque énergie existant, par exemple ne couvre pas les dépenses des ménages liées aux carburants pour le transport, en dépit de projets passés. Il s'agit d'un titre de paiement affecté à des dépenses d'énergie dans le logement ou dépenses d'amélioration du logement. La mise en place progressive du chèque énergie a débuté avec des expérimentations territoriales en quatre départe-

ments en vue de sa généralisation au plus tard le 1^{er} janvier 2018. Les dépenses de carburant ne sont pas pris en compte par le chèque énergie car les ménages vulnérables ou précaires concernant les enjeux de la mobilité ne sont pas forcément les mêmes. Cependant une étude de l'INSEE et du SOeS⁵⁰ montre clairement que les deux précarités peuvent se cumuler dans certains cas et que ce cumul dépend fortement de la localisation du ménage, de son statut socio-professionnel et de ses revenus.

Selon l'enquête publiée par l'Union nationale des CCAS (Centre communal d'action sociale) et CIAS (Centre intercommunal d'action sociale) en 2013 sur la précarité énergétique, 30 % des CCAS déclaraient attribuer des aides au carburant en 2012 (et ce chiffre a sans doute évolué à la hausse depuis).

Ces aides, à la discrétion de chaque centre, sont majoritairement versées via des « bons essences » ou des chèques d'accompagnement personnalisé. La proportion des aides est plus élevée dans les territoires de 5 000 à 20 000 habitants (70 %). Elle est au contraire plus faible dans les villes ou intercommunalités plus grandes du fait de la présence supposée de davantage d'infrastructures de transport en commun.

A l'heure actuelle aucune enquête détaillée sur l'attribution de ces soutiens financiers n'a été menée auprès des CCAS et CIAS. Il est donc difficile de s'exprimer sur le nombre d'aides, le montant moyen, la distribution territoriale et l'évolution dans le temps. Aussi la réforme territoriale induit par la loi NOTRe⁶¹ impacte considérablement l'organisation des CCAS et CIAS avec des nombreux réorganisations, fusions, voir des fermetures⁶². Il est également difficile de s'exprimer sur le budget général des CCAS / CIAS car « les budgets sont très variables d'un CIAS à l'autre, compte tenu de la diversité de leurs actions (champs d'implication définis, équipements ou services gérés, etc.) et de leur taille (nombre d'agents, nombre d'habitants couverts par l'intercommunalité de référence). » Le budget varie en moyenne entre 16 Mio € pour un CIAS d'une agglomération et 160 000 € dans des communautés de communes.

Nous proposons de mener en 2017 une analyse détaillée des aides « carburant » allouées par les CCAS / CIAS afin de savoir qui en bénéficie, quelles sont les différences entre des territoires, quel est le montant moyen et comment le nombre de demandes et le niveau des aides allouées ont évolué ces dernières années.

A partir de cette analyse il sera possible d'identifier un éventuel besoin budgétaire concernant ce type d'aide à l'achat de carburant ou de mobilité et d'envisager, selon le montant nécessaire, l'allocation d'une partie des recettes du rattrapage diesel-essence.

Des aides au carburant sous forme de chèques permettent de traiter l'urgence de l'accès au carburant notamment pour les personnes qui n'ont pas accès au remboursement des frais réels des trajets domicile-travail.

Il est également très intéressant et important que le dispositif soit proposé par les CIAS / CCAS dans une démarche globale d'insertion. Par contre pour durablement sortir les ménages d'une situation de précarité liée à la mobilité il est effectivement primordial de développer d'avantage et dans tous les territoires des solutions de transport durable.

Des aides au renouvellement des véhicules pour les automobilistes plus modestes

• Rendre opérationnelle la prime à la reconversion pour les ménages non imposables

Actuellement il existe deux primes à la conversion qui visent à diminuer la part des voitures diesel anciennes, la première incitant aussi à l'achat de véhicules hybrides et électriques.

Les deux primes sont attribuées à condition d'abandonner un véhicule diesel de plus de 10 ans.

La première prime donne une aide pour l'achat d'un véhicule électrique et hybride. Cette prime est cumulable avec le bonus du système bonus-malus pour l'achat d'un véhicule neuve électrique ou hybride « plug in » dans la limite de 10 000 €. Pour l'achat d'un Renault Zoë (environ 12 500 €) il existe les aides suivantes :

- 4 000 € (Prime à la reconversion pour l'achat d'un véhicule diesel);
- 3 375 € (Bonus écologique : 27 % de l'achat d'un véhicule électrique; max 6 000 €).

Il reste donc 5 125 € à charge du ménage.

Aujourd'hui, malgré le niveau élevé, ces aides ne sont pas calibrées pour des ménages à revenus modestes. Il est cependant important dans la mesure du possible de faciliter l'accès à ces nouvelles technologies qui sort certes plus chères à l'acquisition mais ensuite moins chères à l'utilisation. Aussi une telle démarche est essentielle pour éviter de créer une transition « à deux vitesses » où les véhicules acquis sont réservés aux ménages aisés.

En comparaison des bonus octroyés pour l'achat des véhicules neufs électriques et hybrides, il semble prioritaire et plus juste de moduler les taux d'aides selon les revenus des ménages afin de favoriser les ménages modestes qui n'ont pas pu bénéficier des aides qui étaient réservées pendant des années aux véhicules neufs, hors de portée pour ces personnes.

• Créer les conditions pour que les ménages modestes puissent accéder à un véhicule moins polluant

Deuxièmement nous considérons important de mettre en place un prêt à taux zéro pour le reste à charge sans condition de ressources comme cela a été décidé en complément au programme « Habiter mieux ». Décidé en 2016 ce prêt n'est pas opérationnel à l'heure actuelle. Nous demandons un engagement de la part du gouvernement et des banques commerciales de soutenir l'action en faveur de la lutte contre la précarité énergétique pour faciliter l'accès à ce prêt via notamment une campagne de communication.

La deuxième prime est bien plus modeste : elle concerne l'achat de véhicules norme Euro 5 et 6 d'occasion des ménages non imposables. Elle a été augmentée de 500 € à 1 000 € suite au non recours constaté. Ainsi en décembre 2015 seulement 86 des 2 322 demandes de prime sur cette année concernaient la prime pour les ménages non imposables...

Aussi cette deuxième prime, bien qu'elle vise les ménages non imposables, n'est pas adaptée à la réalité des ménages modestes. Au vu des prix des véhicules Euro 5 et 6 sur le marché d'occasion qui restent élevés avec une offre limitée, il convient d'augmenter la prime pour les ménages non imposables à 2 000 € au moins. Pour le reste à charge qui demeure trop important pour la majorité des ménages ciblés par la prime il est important de mettre en place un prêt à taux zéro sans conditions de ressources mentionné ci-dessus.

Nous tenons cependant à souligner que le choix de financer l'achat d'un véhicule diesel et essence Euro 6 paraît questionable même si bilan écologique par rapport à un véhicule diesel ancien et interdit dans les zones à circulation restreinte reste bien sûr positif. Les diesel récents émettent encore trop de NOx et aussi les véhicules essence ne sont pas encore équipés de filtres à particules. A ce constat s'ajoute l'incertitude concernant les émissions réelles à la fois des polluants atmosphériques et du CO₂ comme en témoignent les scandales actuels.

Il faut donc concevoir cette mesure – certes essentielle pour aider les ménages non imposables à accéder à une voiture qui consomme moins et qui pollue comparativement moins – comme une mesure transitoire. Cet outil constitue l'une des briques du système de mobilité qu'il s'agit de promouvoir sur la base de la réduction des besoins, de la multimodalité et de l'intermodalité, pour faciliter et accompagner la diminution de la place de la voiture individuelle et le développement des modes de transport alternatifs accessibles à tous.

Globalement l'enjeu budgétaire reste pour le moment limité, le montant estimé pour 2016 pour ces deux primes étant de 30 Mio€.

Entreprises et salariés – comment accompagner la sortie du piège du diesel et le rendre socialement juste et acceptable ?

Le secteur automobile n'est pas le seul secteur qui sera affecté par la transition écologique mais tout comme le secteur de l'énergie, il se trouve au cœur des transformations nécessaires. Il doit en effet s'adapter, dans la production, à l'évolution du marché vers des véhicules moins consommateurs de carburant (plus légers, moins puissants, etc.) et vers d'autres technologies (hybride, électrique), tout en anticipant, dans les usages, la baisse des ventes occasionnée par le développement de modes de transports alternatifs à la voiture et de l'autopartage.

C'est dans la branche spécialisée dans les voitures diesel que l'impact sera le plus important à court terme. Le rapport Roh-

frisch-Batho établit un ordre de grandeur de 50 000 emplois qui seraient liés à l'ensemble des activités du diesel automobile (y compris au sein des activités directement concernées de l'aval). Ces salariés doivent être accompagnés pour ne pas devenir les victimes du piège du diesel. De surcroît, la fin de la suprématie du diesel est en marche au niveau européen. En effet la part du diesel se contracte sur le marché européen, qui représente 70 % des ventes mondiales de diesel. Enfin les impacts sur la santé et les scandales récents autour des tests automobiles ont endommagé l'image de cette technologie.

Anticiper et accompagner les reconversions du secteur automobile

La loi de transition énergétique reconnaît l'impact de la transition pour les salariés de certains secteurs. L'article 2 de la loi fixe notamment comme objectifs aux politiques de l'énergie de « garantir un haut niveau de protection sociale et de garanties collectives à l'ensemble des personnels des secteurs concernés par la transition énergétique et [d'accompagner] les besoins de formation et les transitions professionnelles ».

L'article 182 de la loi transition énergétique prévoit que l'Etat élabore, en concertation avec les organisations représentatives des salariés, les organisations représentatives des employeurs et les collectivités territoriales, un plan de programmation de l'emploi et des compétences tenant compte des orientations fixées par la programmation pluriannuelle de l'énergie⁶³. Ce plan devra notamment servir à indiquer les besoins en termes de compétences et formations continues pour prendre en compte les évolutions en matière d'emplois liées à la transition écologique.

Un accompagnement actif à la reconversion est prévu par l'article 180 de la loi transition énergétique qui stipule que les politiques d'emploi et le dialogue social, tant au niveau des branches professionnelles que des entreprises, doivent consacrer une attention particulière à l'accompagnement des transitions professionnelles afférentes à la transition écologique et énergétique.

60. CGDD, SOeS (2015) « Vulnérabilité énergétique : loin des pôles urbains, chauffage et carburant pèsent fortement dans le budget des ménages », *Le Point sur* n° 197

61. Promulguée le 7 août 2015, la loi portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) confie de nouvelles compétences aux régions et redéfinit clairement les compétences attribuées à chaque collectivité territoriale. Il s'agit du troisième volet de la réforme des territoires, voulue par le président de la République, après la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles et la loi relative à la délimitation des régions.

62. UNCCAS (2016) « Les centres intercommunaux d'action sociale – des appuis majeurs dans les territoires en pleine recomposition » ; Enquêtes et observation sociale n° 10

63. La Planification Pluriannuelle de l'Énergie (PPE) fixe les priorités d'actions des pouvoirs publics dans le domaine de l'énergie afin d'atteindre les objectifs de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte. L'ensemble des piliers de la politique énergétique (maîtrise de la demande d'énergie, énergies renouvelables, sécurité d'approvisionnement, réseaux, etc.) et l'ensemble des énergies sont traités dans une même stratégie. La PPE actuelle qui doit décliner les objectifs de la loi sur la transition énergétique jusqu'en 2023 a été publiée en octobre 2016. S'il propose une évolution ambitieuse des énergies renouvelables, il fait cependant l'impasse sur le nucléaire, se contentant de demander à EDF d'établir un plan stratégique compatible avec l'atteinte de 50 % de nucléaire dans la production d'électricité en 2025.

Ainsi l'Etat, les régions et les partenaires sociaux sont chargés d'évaluer les besoins en matière d'emplois et de compétences sur les territoires et dans les secteurs professionnels au regard de la transition écologique en lien avec la programmation pluriannuelle de l'énergie qui indique les orientations en termes de consommation et de production énergétique.

Au regard du poids de la filière automobile dans l'emploi et l'économie française, il faut dès maintenant mettre en oeuvre les articles 180 et 182 de la Loi de transition énergétique qui prévoient la réalisation d'un plan de programmation de l'emploi et des compétences tenant compte des orientations fixées par la programmation pluriannuelle de l'énergie et un accompagnement actif à la reconversion, tant au niveau des branches professionnelles que des entreprises.

L'outil de la Gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences (GPEC) devra être déployé dans toutes les entreprises du secteur pour mieux intégrer les impacts des politiques climat à l'échelle d'une entreprise et éventuellement accompagner activement des reconversions des salariés au vu des transformations de la production à venir. Les démarches doivent s'inscrire dans un plan d'accompagnement des sites de production de la filière diesel notamment, avec un appel à projets lancé par l'État en faveur des mesures d'adaptation industrielles des sites les plus fragiles, financé par un abondement du programme « usine du futur¹ ».

1. Cette proposition est inspirée par le rapport Batho-Rohfritsch.

Supprimer ou convertir les niches fiscales du diesel en faveur du transport routier, des taxis et des usages non routiers

Il est également important d'entamer la discussion sur la suppression des niches fiscales « diesel » au bénéfice de certains secteurs d'activités (secteur agricole, transport routier, bâtiment etc.) qui représentent une perte fiscale d'environ 2,5 Md€ par an⁶⁴. Ainsi, la proposition du rapport Rohfritsch-batho d'ouvrir des discussions avec chacun des secteurs professionnels concernés est tout à fait intéressante pour faire émerger la façon dont l'aide de l'État pourrait être plus utile et pertinente pour contribuer à réduire la dépendance aux énergies fossiles. Il faudra cibler directement les trois professions bénéficiant d'un régime particulier - les secteurs agricole et du bâtiment et des, travaux publics, qui bénéficient du taux réduit de TIC sur le gazole non routier, et les transporteurs routiers de marchandises qui bénéficient d'un remboursement de TICP sur le gazole.

64. MEEM (2017) « Fiscalité environnementale : Un état des lieux »

65. *Alternatives économiques* (2016) « Le transport routier dérape » ; Mars 2016 – N° 356

Il n'y a pas de lien direct entre le prix du carburant et la compétitivité internationale du secteur agricole et le secteur du bâtiment et travaux publics, celle-ci étant déterminée par de nombreux autres facteurs. Il paraît donc tout à fait possible d'enclencher une discussion pluri-acteurs pour amorcer la transformation de ces niches vers des aides qui permettraient, a contrario, de diminuer la consommation énergétique et de contribuer à la transition écologique.

La situation est différente pour le transport routier, où le prix du carburant est un enjeu clé pour la rentabilité économique. Cependant il ne faut pas oublier que d'autres éléments que le prix du carburant pèsent dans le coût d'exploitation, comme les différences importantes entre salaires.

La part de marché du pavillon français est passée de 50 % à 10 % en 10 ans seulement avec une perte d'environ 21 000 emplois. Les salaires des chauffeurs de poids lourds français sont 20 % plus élevés que ceux des transporteurs allemands et un transporteur polonais ne gagne que 35 % du salaire de son homologue français⁶⁵. La situation des entreprises françaises de ce secteur est donc très tendue et les conditions de travail ont tendance à empirer. ■

Nous proposons donc d'engager des discussions avec chacun des secteurs bénéficiant de niches fiscales pour le diesel liées à des usages spécifiques (secteur agricole, transport routier, taxis, bâtiment et travaux publics) qui représentent environ 2,5 Md€ par an. Au vu des différences entre les secteurs, une approche sectorielle permettra de développer des propositions spécifiques sur les possibilités acceptables de transformation de ces exemptions vers d'autres types d'aides pour diminuer durablement la consommation énergétique. Pour les transporteurs routiers et les chauffeurs de taxi il faut situer cette discussion dans un contexte plus large de la transformation nécessaire des technologies déployées (camions au GNV etc.) et de l'activité dans sa globalité (diminution du transport routier de marchandise dans le cadre de la transition écologique et report modal vers le train). Les bouleversements induits par la transition écologique seront importants – il faut les anticiper dès maintenant pour mieux accompagner les entreprises et les salariés dans des reconversions nécessaires. Le maintien des niches diesel favorisant ce secteur n'empêchera pas la transition du secteur du transport routier; mais l'absence d'une action volontariste pour accompagner les reconversions nécessaires créera, elle, de manière certaine des chômeurs de la transition écologique. Il faut éviter une telle situation et s'assurer que la transition du secteur du transport de marchandise en particulier soit socialement acceptable et juste pour les salariés.

Concilier transition écologique et justice sociale : analyses et propositions

L'accord de Paris de 2015 nous a apporté un nouveau cap pour l'action climatique mondiale : maintenir l'augmentation de la température mondiale sur une trajectoire à 1,5°C.

Même si les scénarios 1,5°C font encore défaut, nous savons que les politiques climatiques actuellement en place ne suffiront pas pour respecter cet engagement.

L'urgence climatique nous impose donc, en France comme ailleurs, d'augmenter nos efforts en rehaussant nos objectifs et en renforçant les outils existants de la transition écologique.

Mais l'urgence ne doit pas nous amener à négliger le lien entre la transition écologique et son acceptabilité sociale. Les politiques climatiques nécessaires ne seront désirables que si elles participent à un véritable projet de société qui prend en compte les besoins spécifiques des ménages vulnérables et les impacts sur les activités de certains secteurs fragilisés.

Bien que la transition écologique ne puisse pas résoudre certaines injustices à l'origine des inégalités sociales (l'écart entre les salaires, la répartition inéquitable du patrimoine, etc.), nous devons veiller collectivement à ce que les mesures de la transition écologique contribuent au progrès social pour tous.

Les ménages vulnérables doivent être les premiers bénéficiaires des acquis de la transition écologique, notamment des politiques de lutte contre la précarité énergétique, pour que cette dernière soit désirable et juste.

Les salariés des secteurs d'activités fragilisés par les politiques climatiques devront être accompagnés d'une manière anticipée pour trouver un nouvel emploi dans les secteurs de la transition à salaire et qualification au moins équivalents.



Cette publication *Rendre la sortie du « piège diesel » socialement, écologiquement et économiquement acceptable*, fait le constat de l'abandon progressif du soutien au diesel face aux scandales de la pollution de l'air. Alors que les politiques publiques, notamment fiscales, ont encouragé l'achat et l'utilisation de véhicules diesel chez les particuliers et les entreprises, la tendance inverse est à l'œuvre aujourd'hui, avec la mise en œuvre du certificat crit'air et des zones à circulation restreinte qui ciblent en particulier les véhicules diesel, et le rééquilibrage de la fiscalité. Cette note se penche sur les leviers qu'il est possible d'activer au niveau des politiques publiques pour éviter que la transition en cours ne fragilise davantage les ménages pris dans ce qu'on pourrait appeler « le piège du diesel ». Elle aborde également la question des reconversions du secteur automobile et place cette discussion et les propositions qui en émergent dans le contexte d'une transformation profonde de la mobilité nécessaire pour être en cohérence avec nos objectifs climatiques.

ISBN 978-2-919083-17-6

Pour en savoir plus sur le sujet : www.rac-f.org/Nos-publications



Utilisation des recettes des outils de fiscalité « carbone » en faveur de la transition écologique juste



Les aides au transport aprien : dommageables au climat et injustes



Améliorer l'efficacité des outils de lutte contre la précarité énergétique : une exigence pour éviter une transition écologique à deux vitesses !



Les reconversions professionnelles : clés de réussite d'une transition écologique juste

RAC-F Réseau Action Climat-France

est une association spécialisée sur le thème des changements climatiques, regroupant 19 associations nationales de défense de l'environnement, de solidarité internationale, d'usagers des transports et d'alternatives énergétiques.

Le RAC-F est le représentant français du Climate Action Network (CAN) fort de 1 100 associations membres dans le monde.

Les missions du RAC sont :

- Informer sur les changements climatiques et ses enjeux.
- Suivre les engagements et les actions de l'État et des collectivités locales en ce qui concerne la lutte contre les changements climatiques.
- Dénoncer les lobbies et les États qui ralentissent ou affaiblissent l'action internationale.
- Proposer des politiques publiques cohérentes avec les engagements internationaux de la France.

Nous contacter

Réseau Action Climat-France

Mundo-m,

47 avenue Pasteur, 93100 Montreuil, France

Tel : 01 48 58 83 92 @ : infos@rac-f.org

www.rac-f.org

Tw : @RACFrance

Facebook : www.facebook.com/ReseauActionClimat

Vous pouvez soutenir le travail du Réseau Action Climat en suivant ce lien :

<http://macop21.fr/nous-soutenir/>

Le Réseau Action Climat fédère les associations impliquées dans la lutte contre les changements climatiques. Les opinions et les avis qui y sont exprimés sont uniquement ceux du RAC-F. Ils n'engagent ni la responsabilité ni la position de ces partenaires.

