

# CONFÉRENCE DE CONSENSUS

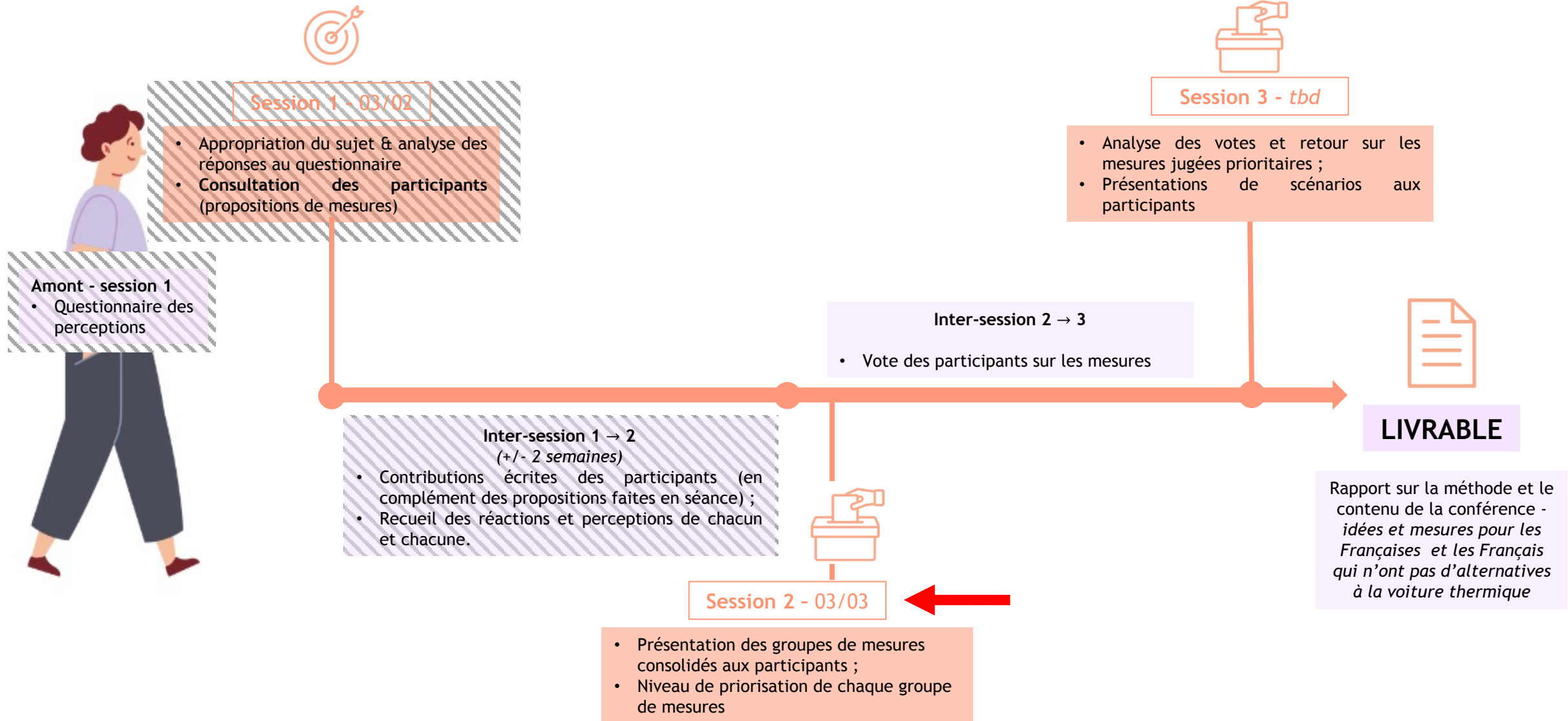
03 MARS 2026

*Quel **contrat socialement juste et écologiquement favorable** passer avec les millions de Français et Françaises qui utilisent une voiture thermique sans disposer d'alternatives en transports en commun ?*

## Programme

1. Déroulement de la conférence de consensus
2. Présentation des groupes de mesures & vote de priorisation
3. Conclusion & prochaines étapes

# OÙ EN SOMMES-NOUS ?



# NOTRE ÉQUIPE



**Olga GIVERNET,**  
députée de la 3ème  
circonscription de l'Ain



**Michel BISSON,**  
maire de Lieusaint et président de  
la communauté d'agglomération  
Grand Paris Sud



**Jean-Philippe HERMINE,**  
Directeur de l'Institut Mobilités en  
Transition et chercheur associé -  
IDDRI



**Mathieu SAUJOT,**  
Directeur, Modes de vie en  
transition - IDDRI



**Simon LOUEDIN,**  
Chef de projet « Aspects socio-  
économiques de la mobilité » -  
IDDRI



**Sophie GUILLAIN,**  
Directrice générale associée,  
Res publica



**Jean COLDEFY,**  
Expert mobilité Directeur du  
programme Mobilité et  
transitions chez Mobil'in Pulse

# 1. DÉROULEMENT DE LA CONFÉRENCE DE CONSENSUS

Règles de base & logique de l'exercice du jour

# INFORMATIONS TECHNIQUES



Veillez poser toutes vos questions à l'écrit, dans le chat Zoom.

Différents temps de **discussion orale** sont programmés afin d'apporter des réponses à vos questions et remarques. Merci d'être concis dans vos propos.

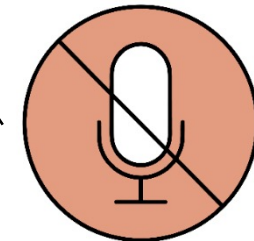


Vous pouvez également nous faire part de vos questions ou remarques **a posteriori**.



La session est enregistrée.

Pour assurer le bon déroulé de la conférence, votre **micro est coupé**, hors prise de parole.



# LOGIQUE DE L'EXERCICE DU JOUR

## 1 NIVEAU DE PRIORISATION DE CHAQUE GROUPE DE MESURES (EN SÉANCE)

RENDRE LA TRANSITION  
AUTOMOBILE ÉQUITABLE  
POUR LES MÉNAGES ET  
SOUTENABLE POUR  
L'ÉTAT

1. Différencier les recettes fiscales selon les situations sociales, selon les types de véhicules
2. Développer une offre automobile décarbonée et socialisée

GARANTIR UNE MOBILITE  
ACCESSIBLE ET ADAPTEE  
AU-DELA DE LA VOITURE  
INDIVIDUELLE

3. Développer les transports publics et le vélo entre zones urbaines et périurbaines
4. Contribuer au financement des transports publics
5. Adapter la tarification des transports publics
6. Faciliter les mobilités rurales et l'accès aux services

RÉDUIRE LES ÉMISSIONS  
DU PARC AUTOMOBILE

7. Maintenir les réglementations sur l'offre des véhicules neufs
8. Transformer la fiscalité sur l'usage du véhicule individuel
9. Encadrer et limiter l'utilisation du véhicule individuel

RENDRE LE COUT DE LA  
VOITURE ELECTRIQUE  
ACCESSIBLE ET  
PREVISIBLE

10. Subventionner l'achat de véhicules électriques neufs
11. Instaurer plus de subventions sur les coûts à l'usage du véhicule électrique

PROTEGER L'INDUSTRIE  
AUTOMOBILE ET LES  
EMPLOIS EUROPÉENS  
POUR UNE MOBILITÉ  
DURABLE

12. Soutenir le développement de capacités de production locales
13. Limiter les flux d'importation

AUTRE

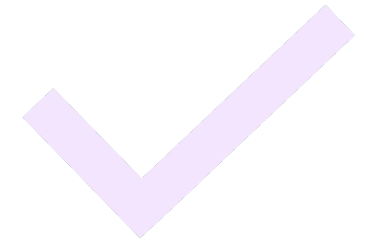
Réduire le coût et les délais du permis de conduire  
Structurer une formation à l'écoconduite

## 2 VOTE SUR L'ENSEMBLE DES MESURES (EN INTER-SESSION)

# 35 MESURES

Aux impacts différenciés pour construire un  
contrat socialement acceptable et  
écologiquement soutenable

## **2. PRÉSENTATION DES GROUPES DE MESURES & VOTE DE PRIORISATION**



# GROUPES DE MESURES PAR THÉMATIQUES

## RENDRE LA TRANSITION AUTOMOBILE ÉQUITABLE POUR LES MÉNAGES ET SOUTENABLE POUR L'ÉTAT

1. Différencier les recettes fiscales selon les situations sociales, selon les types de véhicules
2. Développer une offre automobile décarbonée et socialisée

## GARANTIR UNE MOBILITE ACCESSIBLE ET ADAPTEE AU-DELA DE LA VOITURE INDIVIDUELLE

3. Développer les transports publics et le vélo entre zones urbaines et périurbaines
4. Contribuer au financement des transports publics
5. Adapter la tarification des transports publics
6. Faciliter les mobilités rurales et l'accès aux services

## RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DU PARC AUTOMOBILE

7. Maintenir les réglementations sur l'offre des véhicules neufs
8. Transformer la fiscalité sur l'usage du véhicule individuel
9. Encadrer et limiter l'utilisation du véhicule individuel

## RENDRE LE COUT DE LA VOITURE ELECTRIQUE ACCESSIBLE ET PREVISIBLE

10. Subventionner l'achat de véhicules électriques neufs
11. Instaurer plus de subventions sur les coûts à l'usage du véhicule électrique

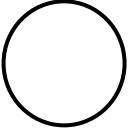
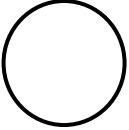
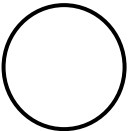
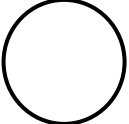
## PROTEGER L'INDUSTRIE AUTOMOBILE ET LES EMPLOIS EUROPÉENS POUR UNE MOBILITÉ DURABLE

12. Soutenir le développement de capacités de production locales
13. Limiter les flux d'importation

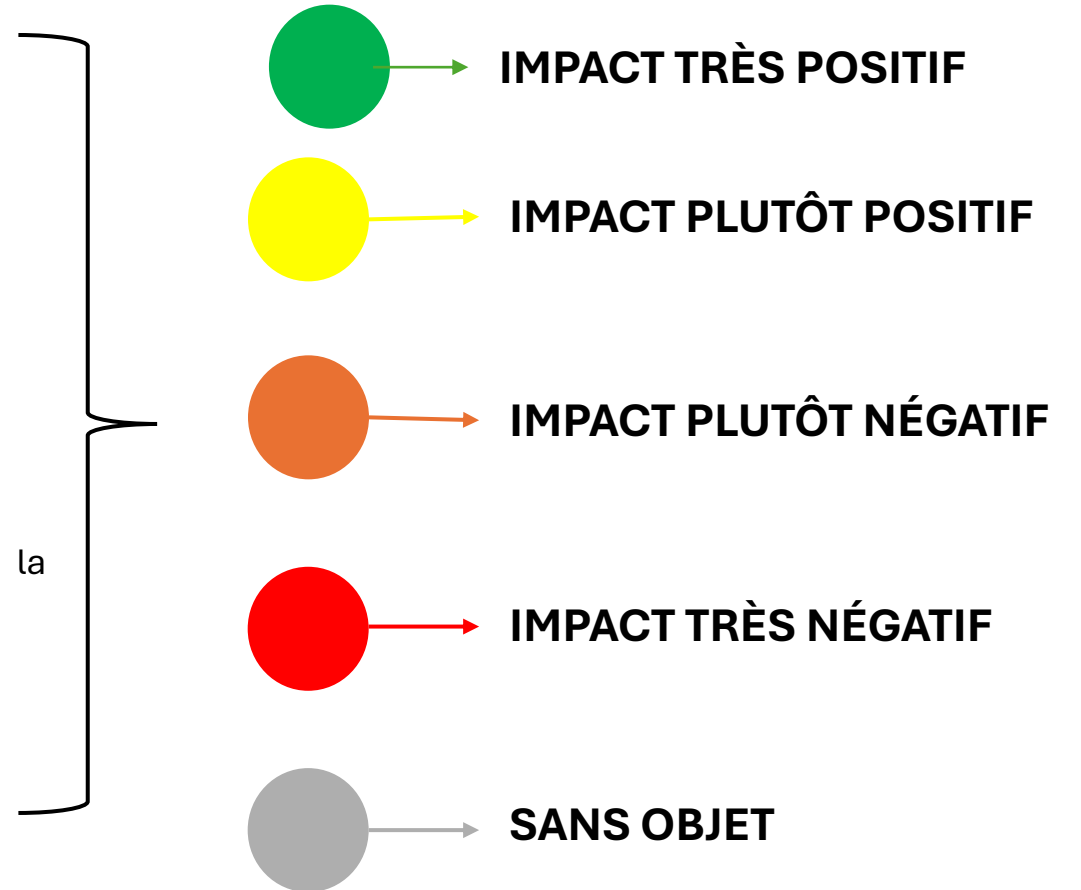
## AUTRE

Réduire le coût et les délais du permis de conduire  
Structurer une formation à l'écoconduite  
Réguler la publicité automobile

# LÉGENDE - LES IMPACTS

-  **DÉCARBONATION** (Contribution à la baisse des émissions)
-  **ÉQUITÉ SOCIALE** (Contribution au pacte social « Faire plus pour ceux qui ont le moins »)
-  **COHÉSION TERRITORIALE** (Contribution au pacte territorial : renforcer la cohésion périurbain/pôle urbain)
-  **FINANCES PUBLIQUES**

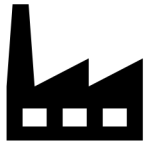
 MESURES AJOUTÉES PAR LES EXPERTS



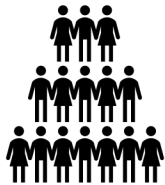
# LÉGENDE - LES ACTEURS QUI SUPPORTENT LES COÛTS



**ÉTAT**



**ENTREPRISES**



**CONSOMMATEURS**



**COLLECTIVITÉS TERRITORIALES**

# RENDRE LA TRANSITION AUTOMOBILE ÉQUITABLE POUR LES MÉNAGES ET SOUTENABLE POUR L'ÉTAT

# RENDRE LA TRANSITION AUTOMOBILE ÉQUITABLE POUR LES MÉNAGES ET SOUTENABLE POUR L'ÉTAT

1

## Différencier les recettes fiscales selon les situations sociales, selon les types de véhicules

- **MESURE 1** : Mettre en place un dispositif de stationnement incitatif « véhicules légers » en centres urbains.
- **MESURE 2** : Créer une vignette automobile liée à la détention d'un véhicule thermique dont le tarif serait modulable selon des critères précis (ex. revenu, lieu de vie, familles monoparentales), permettant de compenser une partie de la perte de TICPE.



- ✓ Équité des contributions ...
- ✓ ... très facilement modulable et pilotable pour l'Etat
- ✓ Soutenable financière pour l'Etat (compense une partie des pertes de recettes fiscales)

- Acceptabilité (passif de la vignette et progressivité de l'introduction)

## IMPACTS

- DÉCARBONATION
- ÉQUITÉ SOCIALE
- COHÉSION TERRITORIALE
- COÛT FINANCES PUBLIQUES

ACTEUR(S) QUI SUPPORTE(NT) LE COÛT



CONSOMMATEURS

# RENDRE LA TRANSITION AUTOMOBILE ÉQUITABLE POUR LES MÉNAGES ET SOUTENABLE POUR L'ÉTAT

2

## Développer une offre automobile décarbonée et socialisée

### PROPOSITION DE MESURES

- **MESURE 3** : Réviser le leasing social actuel pour l'étendre au marché de l'occasion et accroître le nombre total de véhicules disponibles
- **MESURE 4** : Socialiser une partie du parc automobile (neuf et occasion) sur le modèle des parcs de logement HLM, à l'échelle des collectivités territoriales ou d'opérateurs publics/ semi-publics.



- ✓ Augmentation du nombre de véhicules électriques accessibles à des ménages modestes,
- ✓ Optimisation de l'usage du parc existant (susciter plus de partage par un parc social),
- ✓ Plus de cohérence avec la réalité des achats (¾ en occasion)
- ✓ Diminue le coût total du VE

- Coût public
- Maintenance de l'état du parc (coût de gestion)

### IMPACTS

● DÉCARBONATION

● COHÉSION TERRITORIALE

● ÉQUITÉ SOCIALE

● COÛT FINANCES PUBLIQUES

ACTEUR(S) QUI SUPPORTE(NT) LE COÛT



ETAT



COLLECTIVITÉS  
TERRITORIALES

# TEMPS D'ÉCHANGE & PRIORISATION

Quel niveau de priorisation souhaitez-vous donner à ce groupe de mesures ?

| RENDRE LA TRANSITION AUTOMOBILE ÉQUITABLE POUR LES MÉNAGES ET SOUTENABLE POUR L'ÉTAT |   |  |
|--|---|--|
| <b>1</b>   | <p><b>DIFFERENCIER LES AIDES SELON LES SITUATIONS SOCIALES, SELON LES TYPES DE VEHICULES</b></p> <p>IMPACTS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li style="margin-right: 10px;">● DÉCARBONATION</li> <li style="margin-right: 10px;">● COHÉSION TERRITORIALE</li> <li style="margin-right: 10px;">● ÉQUITÉ SOCIALE</li> <li>● COÛT FINANCES PUBLIQUES</li> </ul> | <p><b>MESURE 1</b> : Mettre en place un dispositif de <b>stationnement incitatif « véhicules légers »</b> en centres urbains.</p> <p><b>MESURE 2</b> : Créer une vignette automobile liée à la détention d'un véhicule (toutes les motorisations) dont le <b>tarif serait modulable selon des critères précis</b> (ex. revenu, lieu de vie, composition familiale, nombre de véhicules du foyer), permettant de compenser une partie de la perte de TICPE (taxe sur l'essence et le diesel).</p> |
| <b>2</b>   | <p><b>DEVELOPPER UNE OFFRE AUTOMOBILE DÉCARBONÉE ET SOCIALISÉE</b></p> <p>IMPACTS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li style="margin-right: 10px;">● DÉCARBONATION</li> <li style="margin-right: 10px;">● COHÉSION TERRITORIALE</li> <li style="margin-right: 10px;">● ÉQUITÉ SOCIALE</li> <li>● COÛT FINANCES PUBLIQUES</li> </ul>                           | <p><b>MESURE 3</b> : Réviser le leasing social des voitures électriques actuel pour <b>l'étendre au marché de l'occasion</b> et accroître le nombre total de véhicules disponibles.</p> <p><b>MESURE 4</b> : Socialiser une partie du parc automobile (neuf et occasion) sur le modèle des parcs logement HLM, à l'échelle des collectivités territoriales ou d'opérateurs publics/semi-publics.</p>   |

# GARANTIR UNE MOBILITÉ ACCESSIBLE ET ADAPTÉE AU-DELÀ DE LA VOITURE INDIVIDUELLE

# GARANTIR UNE MOBILITÉ ACCESSIBLE ET ADAPTÉE AU-DELÀ DE LA VOITURE INDIVIDUELLE

3

## Développer les transports publics et le vélo entre zones urbaines et périurbaines

- **MESURE 5** : Développer des services routiers express (cars express avec nombre d'arrêts limité, voies réservées sur les sections congestionnées et fréquences élevées aux heures de pointe)
- **MESURE 6** : Renforcer la fréquence des TER pour accéder aux grandes agglomérations
- **MESURE 7** : Développer des voies réservées pour le covoiturage et des lignes de covoiturage express
- **MESURE 8** : Favoriser l'accès aux gares : parcs relais vélos sécurisés, voiture, et système de transports publics (navettes), pistes cyclables pour accéder aux gares et pôles de transports publics



- ✓ Faciliter la combinaison entre vélo et transports collectifs pour favoriser les liens périurbain-pôle urbain
- ✓ Offrir une alternative crédible à la voiture entre le périurbain et les pôles urbains (la moitié des émissions du quotidien)

- Très coûteux, qui paie ?

### IMPACTS

- DÉCARBONATION
- COHÉSION TERRITORIALE
- ÉQUITÉ SOCIALE
- COÛT FINANCES PUBLIQUES

ACTEUR(S) QUI SUPPORTE(NT) LE COUT

VOIR SLIDE SUIVANTE

# GARANTIR UNE MOBILITÉ ACCESSIBLE ET ADAPTÉE AU-DELÀ DE LA VOITURE INDIVIDUELLE

4

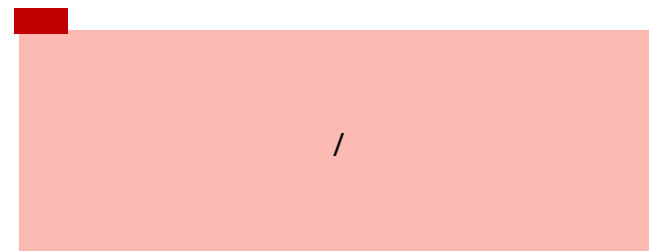
## Contribuer au financement des transports publics

### PROPOSITION DE MESURES POUR FINANCER LES MESURES PRÉCÉDENTES....

- **MESURE 9** : Mettre en place des péages urbains sociaux (cout de 2 à 3 €/j, jours ouvrés hors vacances scolaires, avec exonération des faibles revenus)
- **MESURE 10** : Mettre en place un impôt transport public payé par les ménages, en fonction de la densité communale de transports publics
- **MESURE 11** : Augmenter fortement les tarifs de transports sauf pour les faibles revenus
- **MESURE 12** : Ne rien faire, la congestion actuelle étant un « péage temporel » aggravé par des voies réservées pour les transports publics et le covoiturage



- ✓ Décider du qui paie quoi, avec potentiellement une combinaison des 4 possibilités - par ex : 25% mesure 9, 50% mesure 10, 25% mesure 11, ....etc.
- ✓ À noter : l'usager des transports publics ne paie que 25% des coûts.



### IMPACTS

- ⊘ DÉCARBONATION
- ⊘ COHÉSION TERRITORIALE
- ⊘ ÉQUITÉ SOCIALE
- ⊘ COÛT FINANCES PUBLIQUES

ACTEUR(S) QUI SUPPORTE(NT) LE COUT

À DÉTERMINER

# GARANTIR UNE MOBILITÉ ACCESSIBLE ET ADAPTÉE AU-DELÀ DE LA VOITURE INDIVIDUELLE

5

## Adapter la tarification des transports publics

### PROPOSITION DE MESURE

- **MESURE 13** : Adapter la tarification des TER pour les trajets d'accès aux agglomérations, aujourd'hui particulièrement coûteux pour les usagers occasionnels.



- ✓ Avoir plus de passagers dans les TER
- ✓ À noter qu'aucune mesure ne prévoit aujourd'hui de faciliter l'accès aux transports publics par simplification du titre de transport. Par exemple, certains réseaux permettent déjà d'utiliser directement la carte bancaire comme titre de transport, au-delà de sa simple fonction de paiement. Ce type de dispositif pourrait être envisagé pour les TER.

- Aucun, veiller à ce que cela améliore la capacité de financement des Régions.

### IMPACTS

● DÉCARBONATION

● COHÉSION TERRITORIALE

● ÉQUITÉ SOCIALE

● COÛT FINANCES PUBLIQUES

ACTEUR(S) QUI SUPPORTE(NT) LE COÛT

NEUTRE

# GARANTIR UNE MOBILITÉ ACCESSIBLE ET ADAPTÉE AU-DELÀ DE LA VOITURE INDIVIDUELLE

6

## Faciliter les mobilités rurales et l'accès aux services

### PROPOSITION DE MESURE

- **MESURE 14** : Rouvrir les voies ferrées rurales
- **MESURE 15** : Déployer des services de transports à la demande en zones rurales (déplacements indispensables du quotidien : courses, rendez-vous médicaux, etc.)



- ✓ Le TAD peut être entièrement organisé par la collectivité (conducteurs salariés, gestion complète), mais le coût est alors élevé – autour de 20 € la course. Se pose donc la question : qui finance ?
- ✓ À l'inverse, un modèle plus coopératif existe (notamment aux Pays-Bas) : des habitants, souvent retraités, assurent la conduite, tandis que la collectivité fournit et entretient le véhicule.

- Les voies ferrées rurales, sont au diesel et très peu de voyageurs les utilisent : elles polluent plus que la voiture
- Faire rouler des trains très peu fréquentés coute très cher, des cars seraient plus indiqués (10 fois moins chers)

### IMPACTS

● DÉCARBONATION

● COHÉSION TERRITORIALE

● ÉQUITÉ SOCIALE

● COÛT FINANCES PUBLIQUES

ACTEUR(S) QUI SUPPORTE(NT) LE COUT



ETAT



COLLECTIVITÉS TERRITORIALES



CONSOMMATEURS

# TEMPS D'ÉCHANGE & PRIORISATION

Quel niveau de priorisation souhaitez-vous donner à ce groupe de mesures ?

| GARANTIR UNE MOBILITE ACCESSIBLE ET ADAPTEE AU-DELA DE LA VOITURE INDIVIDUELLE |  |  |
|--|--|--|
| 3  | <b>DEVELOPPER LES TRANSPORTS PUBLICS ET LE VÉLO ENTRE ZONES URBAINES ET PERIURBAINES</b><br><br>IMPACTS<br>● DÉCARBONATION ● COHÉSION TERRITORIALE<br>● ÉQUITÉ SOCIALE ● COÛT DES FINANCES PUBLIQUES | <b>MESURE 5</b> : Développer des <b>services routiers express</b> (cars express avec nombre d'arrêts limité, voies réservées sur les sections congestionnées et fréquences élevées aux heures de pointe) |
|  |  | <b>MESURE 6</b> : Renforcer la <b>fréquence des TER</b> (transports express régional) pour accéder aux grandes agglomérations.   |
|  |  | <b>MESURE 7</b> : Développer des <b>voies réservées pour le covoiturage</b> et des lignes de covoiturage express.  |
|  |  | <b>MESURE 8</b> : Favoriser l' <b>accès aux gares</b> : parcs relais vélos, voiture, et système de transports publics (navettes).  |
| 4  | <b>CONTRIBUER AU FINANCEMENT DES TRANSPORTS PUBLICS</b>  | <b>MESURE 9</b> : Mettre en place des <b>péages urbains sociaux</b> (cout de 2 à 3 €/j, jours ouvrés hors vacances scolaires, avec exonération des faibles revenus)                                      |
|  |  | <b>MESURE 10</b> : Mettre en place un <b>impôt transport public</b> payé par les ménages, en fonction de la densité communale de transports publics.   |
|  |  | <b>MESURE 11</b> : <b>Augmenter fortement les tarifs de transports</b> sauf pour les faibles revenus.  |
|  |  | <b>MESURE 12</b> : Ne rien faire, la congestion actuelle étant un « <b>péage temporel</b> » aggravé par des voies réservées pour les transports publics et le covoiturage.                               |
| 5  | <b>ADAPTER LA TARIFICATION DES TRANSPORTS PUBLICS</b><br><br>IMPACTS<br>● DÉCARBONATION ● COHÉSION TERRITORIALE<br>● ÉQUITÉ SOCIALE ● COÛT DES FINANCES PUBLIQUES                                    | <b>MESURE 13</b> : Adapter la <b>tarification des TER</b> pour les trajets d'accès aux agglomérations.   |
|  |  |  |
| 6  | <b>FACILITER LES MOBILITÉS RURALES ET L'ACCÈS AUX SERVICES DE MOBILITÉ</b><br><br>IMPACTS<br>● DÉCARBONATION ● COHÉSION TERRITORIALE<br>● ÉQUITÉ SOCIALE ● COÛT DES FINANCES PUBLIQUES               | <b>MESURE 14</b> : <b>Rouvrir les voies ferrées rurales.</b>   |
|  |  | <b>MESURE 15</b> : Déployer des <b>services de transports à la demande (TDA)</b> en zones rurales (déplacements indispensables du quotidien : courses, rendez-vous médicaux, etc.)                       |

# REDUIRE LES ÉMISSIONS DU PARC AUTOMOBILE

# REDUIRE LES ÉMISSIONS DU PARC AUTOMOBILE

7

## Maintenir les réglementations sur l'offre des véhicules neufs

### PROPOSITION DE MESURES

**MESURE 16** : Maintenir l'ambition de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des ventes de véhicules neufs dans le cadre européen

**MESURE 17** : Conserver les malus actuels (CO et poids) en les modulant selon l'évolution et de l'offre et un critère de réparabilité

**MESURE 18** : Instaurer des obligations ambitieuses sur le verdissement des flottes d'entreprise avec des pénalités associées en cas de non-respect

**MESURE 19** : Prime à la conversion vers des véhicules électriques d'occasion.



- ✓ Effet direct et certain sur les émissions
- ✓ Orientation technologique/prévisibilité pour les constructeurs
- ✓ Introduire une logique de durabilité
- ✓ Alimenter plus rapidement le marché de l'occasion (accessibilité)

▪ Coût

### IMPACTS

● DÉCARBONATION

● COHÉSION TERRITORIALE

● ÉQUITÉ SOCIALE

● COÛT FINANCES PUBLIQUES

### ACTEURS QUI SUPPORTENT LE COÛT



ENTREPRISE



CONSOMMATEURS

# REDUIRE LES ÉMISSIONS DU PARC AUTOMOBILE

8

## Transformer la fiscalité sur l'usage du véhicule individuel

### PROPOSITION DE MESURES

**MESURE 20** : Mettre en place une **taxe carbone progressive indexée sur le poids du véhicule** : au moment de faire le plein, le montant payé serait majoré en fonction du poids du véhicule – un malus poids-carbone appliqué à l'usage

**MESURE 21** : Instaurer une **taxe flottante** (selon les cours du baril) sur l'essence et le diesel



- ✓ Réduire les émissions de CO<sub>2</sub>
- ✓ Recettes fiscales utilisables pour financer la transition
- ✓ Limiter la volatilité en maintenant les objectifs de décarbonation
- ✓ Rationaliser les outils fiscaux

- Effet régressif de la taxe : impactant plus en proportion le budget des ménages précaires
- Quels critères de redistribution des recettes ?
- Augmentation des prix des biocarburants

### IMPACTS



DÉCARBONATION



COHÉSION TERRITORIALE



ÉQUITÉ SOCIALE



COÛT FINANCES PUBLIQUES

ACTEURS QUI SUPPORTENT LE COUT



CONSOMMATEURS

# REDUIRE LES ÉMISSIONS DU PARC AUTOMOBILE

9

## Encadrer et limiter l'utilisation du véhicule individuel

### PROPOSITION DE MESURES

**MESURE 22** : Mettre en place des Zones à Trafic Limitées dans certains quartiers des centres villes

**MESURE 23** : Conserver les ZFE (Zones à faibles émissions)

**MESURE 24** : Réduire les vitesses sur autoroutes à 110 km/h

**MESURE 25** : Mettre en place des limitations de vitesses différenciées selon le type de voie et/ou de véhicule.



- ✓ Réduire la pollution de l'air (et CO<sub>2</sub> en ce qui concerne les vitesses, ≈2Mt)
- ✓ En cohérence avec une écoconduite qui optimise l'autonomie du VE

Acceptabilité

### IMPACTS

● DÉCARBONATION

● COHÉSION TERRITORIALE

● ÉQUITÉ SOCIALE

● COÛT FINANCES PUBLIQUES

ACTEURS QUI SUPPORTENT LE COUT



CONSOMMATEURS

# TEMPS D'ÉCHANGE & PRIORISATION

Quel niveau de priorisation souhaitez-vous donner à ce groupe de mesures ?

| RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DU PARC AUTOMOBILE |  |   |
|--|--|---|
| 7  | <p><b>MAINTENIR LES REGLEMENTATIONS SUR L'OFFRE DES VÉHICULES NEUFS</b></p> <p>IMPACTS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● DÉCARBONATION</li> <li>● ÉQUITÉ SOCIALE</li> <li>● COHÉSION TERRITORIALE</li> <li>● COÛT DES FINANCES PUBLIQUES</li> </ul> | <p><b>MESURE 16 :</b> Maintenir l'ambition de <b>réduction des émissions de CO2 des ventes de véhicules neufs</b>.</p>  |
|  |  | <p><b>MESURE 17 :</b> Conserver les <b>malus actuels</b> (CO2 et masse) en les modulant selon l'évolution des ventes et de l'offre.</p>   |
|  |  | <p><b>MESURE 18 :</b> Instaurer des obligations ambitieuses sur le <b>verdissement des flottes d'entreprise</b> avec des pénalités associées (pour façonner un marché d'occasion plus accessible et faire en sorte que les entreprises fournissent un effort de verdissement et d'électrification).</p> |
|  |  | <p><b>MESURE 19 :</b> Prime à la conversion vers des véhicules électriques d'occasion.</p>  |
| 8  | <p><b>TRANSFORMER LA FISCALITÉ SUR L'USAGE DU VÉHICULE INDIVIDUEL</b></p> <p>IMPACTS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● DÉCARBONATION</li> <li>● ÉQUITÉ SOCIALE</li> <li>● COHÉSION TERRITORIALE</li> <li>● COÛT DES FINANCES PUBLIQUES</li> </ul>   | <p><b>MESURE 20 :</b> Mettre en place une <b>taxe carbone progressive indexée sur le poids du véhicule</b> : au moment de faire le plein, le montant payé serait majoré en fonction du poids du véhicule — un malus poids-carbone appliqué à l'usage.</p>   |
|  |  | <p><b>MESURE 21 :</b> Instaurer une <b>taxe flottante sur l'essence et le diesel</b> (la taxation sur le prix du carburant varierait selon les fluctuations du prix du baril)</p>   |
| 9  | <p><b>ENCADRER ET LIMITER L'UTILISATION DU VÉHICULE INDIVIDUEL</b></p> <p>IMPACTS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● DÉCARBONATION</li> <li>● ÉQUITÉ SOCIALE</li> <li>● COHÉSION TERRITORIALE</li> <li>● COÛT DES FINANCES PUBLIQUES</li> </ul>      | <p><b>MESURE 22 :</b> Mettre en place des <b>Zones à Trafic Limitées (ZTL)</b> dans certains quartiers des centres villes pour réduire la pollution de l'air.</p>   |
|  |  | <p><b>MESURE 23 :</b> Conserver les <b>ZFE</b> (Zones à faibles émissions).</p>   |
|  |  | <p><b>MESURE 24 :</b> Réduire les vitesses sur autoroutes à <b>110 km/h</b>.</p> <p><b>MESURE 25 :</b> Mettre en place des <b>limitations de vitesses différenciées</b> selon le type de voie et/ou de véhicule.</p>  |

# RENDRE LE COÛT DE LA VOITURE ELECTRIQUE ACCESSIBLE ET PRÉVISIBLE

# RENDRE LE COÛT DE LA VOITURE ELECTRIQUE ACCESSIBLE ET PRÉVISIBLE

10

## Subventionner l'achat de véhicules électriques neufs

### PROPOSITION DE MESURES

**MESURE 26** : Conserver la prime « coup de pouce » actuelle et moduler selon le revenu

**MESURE 27** : Instaurer une nouvelle gamme M0 autorisée sur les 4 voies dont les caractéristiques (poids, normes sécurité, taille) induiraient un prix cible de 15k € type Kei car Japon.

**MESURE 28** : Accompagner financièrement et techniquement le **rétrofit VE** des véhicules utilitaires légers utilisés par les artisans



- ✓ Accélérer la transition vers le VE
- ✓ Vers des véhicules non surdimensionnés
- ✓ Notamment pour des véhicules dont l'électrification (technique et usage) est complexe

▪ Coût public

### IMPACTS



DÉCARBONATION



COHÉSION TERRITORIALE



ÉQUITÉ SOCIALE



COÛT FINANCES PUBLIQUES

ACTEUR QUI SUPPORTE LE COUT



ETAT

# RENDRE LE COÛT DE LA VOITURE ELECTRIQUE ACCESSIBLE ET PRÉVISIBLE

11

Instaurer plus de subventions sur les coûts d'usage du VE

## PROPOSITION DE MESURES

**MESURE 29** : Différencier les tarifs des péages autoroutiers selon la motorisation du véhicule et potentiellement des critères sociaux (ruralité, etc.)

**MESURE 30** : Ré-introduire le crédit d'impôt à l'installation de bornes de recharge pour les ménages dont le revenu fiscal de référence est inférieur à la médiane / ou en cohérence avec les critères du leasing social



✓ Instaurer une confiance dans la facilité d'usage du VE

▪ Coût public

## IMPACTS



DÉCARBONATION



COHÉSION TERRITORIALE



ÉQUITÉ SOCIALE



COÛT FINANCES PUBLIQUES

ACTEUR QUI SUPPORTE LE COUT



ETAT

# TEMPS D'ÉCHANGE & PRIORISATION

Quel niveau de priorisation souhaitez-vous donner à ce groupe de mesures ?

| RENDRE LE COUT DE LA VOITURE ELECTRIQUE ACCESSIBLE ET PREVISIBLE |   |  |
|--|---|--|
| 10   | <p><b>SUBVENTIONNER L'ACHAT DE VÉHICULES ELECTRIQUES NEUFS</b></p> <p>IMPACTS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● DÉCARBONATION</li> <li>● ÉQUITÉ SOCIALE</li> <li>● COHÉSION TERRITORIALE</li> <li>● COÛT DES FINANCES PUBLIQUES</li> </ul>                         | <p><b>MESURE 26 :</b> Conserver la <b>prime « coup de pouce »</b> actuelle et moduler selon le revenu</p>  |
|  |   | <p><b>MESURE 27 :</b> <b>Instaurer une nouvelle gamme M0 autorisée sur les 4 voies</b> (nouveau segment de véhicule M0) dont les caractéristiques (poids, normes sécurité, taille) induirait un prix cible de 15k € type Kei car Japon.</p>              |
|  |   | <p><b>MESURE 28 :</b> <b>Accompagner financièrement et techniquement le rétrofit</b> (conversion d'un véhicule thermique vers l'électrique) des véhicules utilitaires légers (VUL) utilisés par les artisans (plombiers, électriciens, maçons, etc.)</p> |
| 11   | <p><b>INSTAURER PLUS DE SUBVENTIONS SUR LES COÛTS À L'USAGE DU VEHICULE ELECTRIQUE</b></p> <p>IMPACTS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● DÉCARBONATION</li> <li>● ÉQUITÉ SOCIALE</li> <li>● COHÉSION TERRITORIALE</li> <li>● COÛT DES FINANCES PUBLIQUES</li> </ul> | <p><b>MESURE 29 :</b> <b>Différencier les tarifs des péages autoroutiers</b> selon les motorisations et/ou la taille du véhicule.</p>  |
|  |   | <p><b>MESURE 30 :</b> Ré-introduire le <b>crédit d'impôt à l'installation de borne de recharge</b> pour les ménages (qui a été supprimé par le PLF 2026).</p>  |

# PROTÉGER L'INDUSTRIE AUTOMOBILE ET LES EMPLOIS EUROPÉENS POUR UNE MOBILITÉ DURABLE

# MESURES POUR PROTÉGER L'INDUSTRIE ET DES EMPLOIS EUROPÉENS POUR UNE MOBILITÉ DURABLE

12

## Soutenir le développement de capacités de production locales

### PROPOSITION DE MESURES

**MESURE 31** : Privilégier les aides publiques à la production et pas seulement à l'installation (combler le gap de compétitivité)



- ✓ Inciter à localiser de la production (équipement, assemblage, recyclage) en Europe
- ✓ Accroître les bénéfices écologiques et sécuriser les chaînes de valeur vs. aléas géopolitiques

- Coût public
- Coût éventuel pour le consommateur

### IMPACTS



DÉCARBONATION



COHÉSION TERRITORIALE



ÉQUITÉ SOCIALE



COÛT FINANCES PUBLIQUES

ACTEUR QUI SUPPORTE LE COÛT



ETAT



CONSOMMATEURS

# MESURES POUR PROTÉGER L'INDUSTRIE ET DES EMPLOIS EUROPÉENS POUR UNE MOBILITÉ DURABLE

13

## Limiter les flux d'importation

### PROPOSITION DE MESURES

**MESURE 32** : Établir des critères de préférences et de contenu européen pour l'octroi de soutiens publics

**MESURE 33** : Adosser les mécanismes de décarbonation (ex. verdissement des flottes) à un éco-score valorisant les meilleures pratiques écologiques



- ✓ Inciter à développer la production (équipement, assemblage, recyclage) en Europe
- ✓ Accroître les bénéfices écologiques et sécuriser les chaînes de valeur vs. aléas géopolitiques

- Coût éventuel pour le consommateur

### IMPACTS



DÉCARBONATION



COHÉSION TERRITORIALE



ÉQUITÉ SOCIALE



COÛT FINANCES PUBLIQUES

### ACTEURS QUI SUPPORTENT LE COUT



ETAT



ENTREPRISES



CONSOMMATEURS

# TEMPS D'ÉCHANGE & PRIORISATION

Quel niveau de priorisation souhaitez-vous donner à ce groupe de mesures ?

| PROTEGER L'INDUSTRIE AUTOMOBILE ET LES EMPLOIS EUROPÉENS POUR UNE MOBILITÉ DURABLE |  |   |
|--|--|---|
| <b>12</b>  | <p style="text-align: center;"><b>SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DE CAPACITÉS DE PRODUCTION LOCALES</b></p> <div style="border: 1px dashed gray; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="margin: 0;">IMPACTS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li style="margin: 5px;"><span style="color: green;">●</span> DÉCARBONATION</li> <li style="margin: 5px;"><span style="color: gray;">●</span> COHÉSION TERRITORIALE</li> <li style="margin: 5px;"><span style="color: gray;">●</span> ÉQUITÉ SOCIALE</li> <li style="margin: 5px;"><span style="color: orange;">●</span> COÛT DES FINANCES PUBLIQUES</li> </ul> </div> | <p><b>MESURE 31 :</b> Privilégier les <b>aides publiques aux entreprises à la production</b> (quantités produites) et pas seulement à l'installation d'une usine (combler le gap de compétitivité réel pendant la phase de démarrage)</p>   |
| <b>13</b>  | <p style="text-align: center;"><b>LIMITER LES FLUX D'IMPORTATION</b></p> <div style="border: 1px dashed gray; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="margin: 0;">IMPACTS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li style="margin: 5px;"><span style="color: yellow;">●</span> DÉCARBONATION</li> <li style="margin: 5px;"><span style="color: gray;">●</span> COHÉSION TERRITORIALE</li> <li style="margin: 5px;"><span style="color: gray;">●</span> ÉQUITÉ SOCIALE</li> <li style="margin: 5px;"><span style="color: orange;">●</span> COÛT DES FINANCES PUBLIQUES</li> </ul> </div>                              | <p><b>MESURE 32 :</b> Établir des <b>critères de préférences et de contenu européen</b> (ouverts sous conditions aux produits provenant de partenaires stratégiques de l'UE) pour l'octroi d'aides publiques ou dans le cas de commandes publiques.</p> <p><b>MESURE 33 :</b> Adosser les <b>mécanismes de décarbonation</b> (ex. verdissement des flottes d'entreprise) à un <b>éco-score</b>.</p> |

# AUTRE

## AUTRE

### PROPOSITION DE MESURES

**MESURE 34** : Réduire le coût et les délais du permis de conduire en s'inspirant du modèle scandinave où la formation à la conduite est intégrée dans un parcours progressif dès 16 ans. Augmenter le nombre d'examineurs en ouvrant le recrutement et en simplifiant les conditions d'habilitation.

**MESURE 35** : Structurer une formation intégrant l'écoconduite



- ✓ Diminution du coût global pour les candidats
- ✓ Accès à la mobilité
- ✓ Usage plus sobre et efficace du véhicule



### IMPACTS

● DÉCARBONATION

● COHÉSION TERRITORIALE

● ÉQUITÉ SOCIALE

● COÛT DES FINANCES PUBLIQUES

### ACTEURS QUI SUPPORTENT LE COUT



ETAT



ENTREPRISES



CONSOMMATEURS

# TEMPS D'ÉCHANGE & PRIORISATION

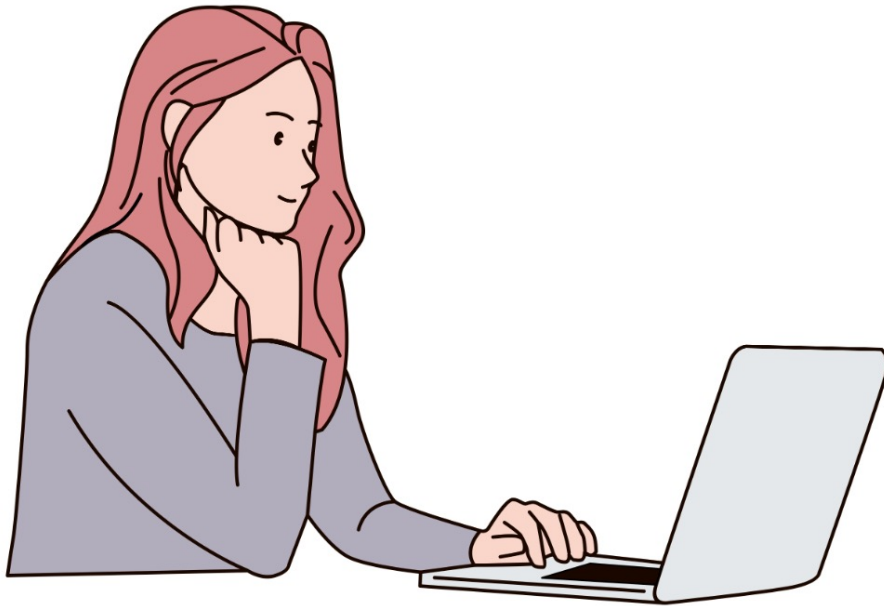
Quel niveau de priorisation souhaitez-vous donner à ce groupe de mesures ?

|              |  |
|--------------|--|
| <b>AUTRE</b> | <b>MESURE 34</b> : Réduire le coût et les délais du permis de conduire en s'inspirant du modèle scandinave où la formation à la conduite est intégrée dans un parcours progressif <u>dès</u> 16 ans. Augmenter le nombre d'examineurs en ouvrant le recrutement et en simplifiant les conditions d'habilitation.<br><br><b>MESURE 35</b> : Structurer une formation intégrant l'écoconduite. |
|--------------|--|

# 3. Conclusion & prochaines étapes



# COMMENT VOTER SUR LES MESURES ?



Vous recevrez une Newsletter avec un lien vers l'outil de vote (*aucun identifiant, ni code ne sera nécessaire*).

**⚠ Vérifiez bien dans vos spams !**

→ La date de la session 3 vous sera communiquée prochainement.

**MERCI DE VOTRE PARTICIPATION !**