

## Viser la décarbonation des transports terrestres en 2050

Décarboner le secteur des transports terrestres en 2050  
par un renouvellement progressif de l'intégralité du parc français de véhicules  
et viser la fin de vente des véhicules neufs légers utilisant des énergies fossiles en 2040

### L'ESSENTIEL ★

Plusieurs mesures complémentaires visent à insuffler une dynamique vertueuse pour atteindre l'objectif.

- Sur l'offre de véhicules : les nouveaux objectifs européens établis pour 2025 et 2030 contraignent les constructeurs à vendre des volumes importants de véhicules électriques et hybrides rechargeables.
- Sur l'usage des véhicules : toute publicité accompagnant la vente des véhicules comportera obligatoirement un message de promotion des mobilités actives et partagées ainsi que des transports en commun.
- Sur la gestion des flottes : les personnes morales, publiques et privées, qui gèrent une flotte de taille importante (État, collectivités, entreprises, plateformes de taxis et de véhicules de transport avec chauffeur) doivent incorporer une proportion croissante de véhicules à faibles émissions dans le renouvellement des flottes qu'elles acquièrent ou louent.

#### Exemple pour les collectivités gérant une flotte de plus de 20 véhicules

Sur la période du 1<sup>er</sup> janvier 2016 au 30 juin 2021, 20 % des véhicules légers renouvelés au sein de la flotte de véhicules gérés par les collectivités doivent être à faibles émissions, c'est-à-dire émettant moins de 50 gCO<sub>2</sub>/km (électriques, hybrides rechargeables, hydrogène)

À partir du 1<sup>er</sup> juillet 2021, le taux de véhicules à faibles émissions passe à 30 %.

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2026, 37,4 % des véhicules légers renouvelés devront en outre être des véhicules à très faibles émissions, électriques ou hydrogène.

Ces personnes morales doivent produire un rapport annuel rendant compte de l'atteinte des objectifs. Si aucune sanction n'est prévue par la loi, la part de véhicules renouvelés par des véhicules à faibles émissions dans la collectivité ou l'entreprise concernée sera rendue publique, ce qui générera une incitation forte à l'atteinte des objectifs.

#### Entrée en vigueur

Dès la promulgation de la loi pour le cas général. Échéancier d'application des obligations précisé dans la loi.

#### Plus de détails sur la loi :

[www.ecologique-solidaire.gouv.fr/projet-loi-mobilites](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/projet-loi-mobilites)

### LES OBJECTIFS 🎯

Le secteur des transports jouera un rôle majeur dans l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone en 2050 au niveau national.

Pour l'atteindre, tous les leviers d'action doivent être mobilisés : nouvelles sources d'énergie, amélioration des performances des véhicules, maîtrise de la croissance de la mobilité, par exemple en favorisant le télétravail et en limitant l'étalement urbain, report modal vers le train, le vélo et les transports en communs, covoiturage. Cette transformation de long terme doit être préparée dès à présent.

### CE QUE CHANGE LA LOI 📄

- La LOM donne un signal fort à l'industrie automobile (constructeurs, entreprises développant des installations de recharge, producteurs de carburants alternatifs) dans ses choix d'investissements pour l'avenir qu'elle souhaite tournés vers la transition énergétique, en inscrivant dans la loi les objectifs programmatiques à horizon 2040 et 2050.
- La LOM contribuera à rappeler aux particuliers les bénéfices des mobilités actives pour la santé et fera la promotion du report modal vers des modes moins émetteurs, un des leviers d'actions de la décarbonation du secteur du transport.
- La LOM rehausse l'ambition exprimée dans la loi de transition énergétique pour une croissance verte (LTECV) de verdir les parcs de véhicules gérés par l'État et les collectivités pour illustrer l'exemplarité des acteurs publics.
- La LOM met l'État, les collectivités, et les entreprises face à leurs responsabilités et leurs obligations en instaurant un système de rapportage permettant le contrôle du respect des obligations de verdissement des flottes leur incombant.

# Viser la décarbonation des transports terrestres en

## À NOTER ↗

- Le bonus écologique dépend des émissions du véhicule acheté, les collectivités et les entreprises visées peuvent donc naturellement en bénéficier.
- Le surcoût à l'achat d'un véhicule électrique en 2019 est de l'ordre de 6 000 à 15 000 € (bonus écologique inclus, 6 000 € en 2019). Cependant, le coût relatif des véhicules électriques en comparaison des véhicules thermiques doit être analysé en termes de coût total de possession (TCO) intégrant l'ensemble des coûts pris en charge par le consommateur, de l'achat du véhicule jusqu'à sa vente.

Le rapport du 14 mars 2019 de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques propose une synthèse de trois études récentes sur le sujet (CGDD, UFC-Que Choisir, Ademe-IFPEN).

Sur le segment des citadines, les trois études convergent sur le fait que le TCO des véhicules électriques serait déjà, au-delà d'un certain kilométrage (environ 12 000 km) et durée de possession (12 à 16 ans) et en prenant en compte les aides à l'achat, inférieur à celui du véhicule thermique (essentiellement dû à un coût nettement inférieur de l'électricité par rapport à un carburant diesel ou essence).

Ce différentiel à l'avantage du véhicule électrique se creuserait à horizon 2030 sous l'effet combiné de la baisse tendancielle du coût des batteries (-34 à -66 % selon les projections) et de la hausse du prix des carburants. Sur le segment des berlines, les résultats sont plus contrastés selon les études, mais là encore la compétitivité du véhicule électrique se renforcerait nettement à horizon 2030.

## POUR ALLER PLUS LOIN >>>

- Le verdissement des flottes est encouragé par un soutien au déploiement des infrastructures de recharge (notamment dans le cadre de la LOM) et des dispositifs de soutien à l'achat de véhicules faiblement émetteurs (mécanisme bonus-malus et, en complément pour les particuliers, prime à la conversion).
- Le report vers des modes actifs est encouragé à travers la mise en place du forfait mobilité durable qui succède à l'indemnité kilométrique vélo (IKV) et une série de mesures en faveur du déploiement du vélo dans la loi.

Plus de détails sur la loi :

[www.ecologie-solidaire.gouv.fr/projet-loi-mobilites](http://www.ecologie-solidaire.gouv.fr/projet-loi-mobilites)



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE