

	<p>Une ambition des acteurs régionaux pour un observatoire des transports</p>	<p>Fiche N°7</p>
<p>OBSERVATOIRE RÉGIONAL DES TRANSPORTS</p>	<p>Transition énergétique et mobilité développer les transports propres</p>	<p>Orléans le 05/03/15</p>

Développer les transports propres pour améliorer la qualité de l'air

Le projet de loi sur la transition énergétique pour une croissance verte a été adopté par l'Assemblée Nationale, en première lecture, le 14 octobre 2014. Il fixe les grands objectifs à atteindre et donne un horizon stable pour agir dès maintenant, en inscrivant dans la loi les engagements pris par le Président de la République lors des deux conférences environnementales :

- baisser la part du nucléaire dans la production d'électricité à 50 % à l'horizon 2025.
- réduire de 40 % de nos émissions de gaz à effet de serre en 2030,
- réduire de moitié la consommation d'énergie à l'horizon 2050 par rapport à 2012. Les engagements européens prévoient déjà une baisse de 20 % de cette consommation en 2020 par rapport à 1990. Les objectifs intermédiaires seront fixés dans la programmation pluriannuelle de l'énergie instaurée à l'article 50 de la loi.

L'objectif de la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte est de protéger la santé, développer les transports propres, renforcer les moyens de lutte contre la pollution de l'air, protéger notre santé et notre environnement, réduire notre dépendance aux hydrocarbures et préserver notre pouvoir d'achat.

Le titre III de la loi « Développer les transports propres pour améliorer la qualité de l'air et protéger la santé » prévoit des mesures ambitieuses, tant au niveau national que local, afin de réduire significativement la pollution due aux transports routiers.

Améliorer l'efficacité énergétique et promouvoir les énergies renouvelables dans les transports

L'article 9 favorise le déploiement des véhicules électriques dans les flottes publiques. La transition énergétique doit accélérer la mutation du parc automobile français vers des véhicules électriques, moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, moins consommateurs d'énergies fossiles.

L'objectif principal de cette mesure est de diminuer à la fois les émissions de GES et la pollution locale en augmentant le nombre de véhicules propres dans les parcs automobiles gérés par des opérateurs publics (l'État et ses établissements publics). Elle poursuit également un objectif industriel de stimulation du marché des véhicules propres grâce à la demande publique. Un tissu industriel national existe sur ces segments et la mesure dynamisera l'activité et confortera les emplois correspondants.

L'article 10 prévoit le déploiement des infrastructures énergétiques dédiées pour véhicules électrique et hybrides rechargeables. La mobilité électrique est appelée à se massifier dans les deux prochaines décennies. Pour encourager le développement des véhicules électriques, l'offre d'infrastructure de recharge et de pré-cablage des parcs de stationnement doit être anticipée et favorisée en incitant les collectivités territoriales à poursuivre leurs plans de développement, en encourageant leur installation dans les bâtiments tertiaires et dans les bâtiments d'habitation et en accompagnant les initiatives privées visant à la mise en place de réseaux accessibles au public, et complémentaires du déploiement assuré par les collectivités.



Pour cela, l'article 10 généralise l'obligation d'équipement des bâtiments neufs à d'autres catégories (bâtiments industriels, locaux commerciaux, bâtiments accueillant un service public) et d'équipement des bâtiments existants à l'occasion de travaux sur les parcs de stationnement.

Cet article permet aussi le vote des travaux d'installations de bornes de recharge à la majorité simple lors des assemblées générales de copropriétaires.

L'article 11 fixe les objectifs d'accroissement de la part des énergies renouvelables dans les transports et crée de nouveaux outils pour en faciliter l'atteinte. Il fixe les objectifs en matière de biocarburants avancés, confère une base législative au système français de surveillance de la qualité des carburants et précise les mesures de contrôle des carburants autorisés.

Réduire les émissions et améliorer la qualité de l'air dans les transports

L'article 12 vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre des entreprises de la grande distribution. Il impose aux chargeurs de la grande distribution de mettre en œuvre des actions de réduction des émissions de gaz à effet de serre produites dans leur activité logistique, un bilan étant fait en 2017. Il encourage les grandes entreprises du secteur de la distribution à réduire les émissions de gaz à effet de serre dues aux transports de marchandises par la voie d'engagements volontaires. Afin d'améliorer l'efficacité des engagements volontaires et d'en permettre le suivi et l'évaluation, leur mise en place doit être guidée par la définition préalable d'un objectif de réduction des émissions provenant du secteur.

L'article 13 fixe des mesures de restriction de circulation lors de mauvaise qualité de l'air

Le I clarifie la terminologie (restrictions, interdictions) ainsi que les bases légales autorisant les autorités compétentes locales (préfets et maires) à mettre en place des limitations et restrictions de circulation, temporaires ou pérennes, au motif d'une mauvaise qualité de l'air.

Le II permet, dans les agglomérations, aux autorités compétentes, de mettre en œuvre des zones de circulation restreinte. L'article clarifie également le droit afin de permettre explicitement la limitation des vitesses maximales autorisées en cas de pic de pollution et de manière pérenne dans les plans de protection de l'atmosphère.

Le III pose le principe d'une prime à la conversion des véhicules les plus polluants par des véhicules propres conditionnée par des critères sociaux et géographique.

Un article 13 bis permet aux salariés de bénéficier d'une indemnité kilométrique vélo pour leurs déplacements domicile-travail, versée par l'employeur. Cette indemnité peut se cumuler avec le remboursement de l'abonnement transport dans le cas d'un rabattement vers une gare ou une station, ou lorsque le lieu de résidence se situe hors du périmètre de transport urbain.

Un article 13 ter oblige les entreprises de plus de 100 salariés à réaliser un plan de mobilité pour son personnel. Ce plan devra faire évoluer les comportements des salariés en les encourageant à diminuer l'usage individuel de la voiture et à privilégier des modes alternatifs tels que le vélo, la marche, le transport collectif routier et ferroviaire, le covoiturage et l'autopartage.

L'article 14 favorise le développement de moyens de transports moins émetteurs.

Il clarifie la définition du covoiturage, et supprime l'obligation de majorité. Le covoiturage est défini comme étant l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur à titre non-professionnel accompagné d'un ou plusieurs passagers.

Il incite les entreprises et les collectivités à favoriser de nouveaux modes de déplacements domicile-travail entre les employés. L'État évaluera l'opportunité de réserver des voies routières à certains usages particuliers (transport en commun, taxi, covoiturage, autopartage).

Des plans de mobilité rurale viennent compléter le schéma régional de l'intermodalité pour prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité et améliorer la complémentarité entre les modes de transport (transport collectif, véhicules partagés et non motorisés). Il



prend en compte également les plans de déplacements qui existent déjà dans les entreprises et les établissements scolaires.

Il autorise le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour développer le transport par câbles en milieu urbain en instaurant la possibilité de servitudes d'utilité publique.

L'article 15 vise à réduire les émissions polluantes des véhicules en circulation et à sanctionner la pratique de retrait des filtres à particules ou la publicité pour cette pratique.

Prendre des mesures de planifications relatives à la qualité de l'air

L'article 17 donne la base légale pour fixer des objectifs nationaux de réduction des émissions de polluants atmosphériques en 2020, 2025, 2030, et instaure un plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA). Il prévoit que la stratégie du Gouvernement en matière de réduction des émissions soit arrêtée avant le 31 décembre 2015, afin d'actualiser le précédent plan publié en 2003. Les objectifs du PREPA seront pris en compte dans les schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), ainsi que dans les plans de protection de l'atmosphère (PPA).

Trois mois avant la vente d'un véhicule particulier ou utilitaire léger de quatre ans et plus, le vendeur fera effectuer par un professionnel de l'automobile un diagnostic thermodynamique du moteur et de ses émissions de gaz (monoxyde de carbone, hydrocarbures imbrûlés, etc.).

L'article 18 renforce les outils de planification territoriale pour la qualité de l'air.

Il simplifie les conditions de mise à jour de la liste des agglomérations concernées par les mesures obligatoires en matière d'amélioration de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et l'environnement. Il aménage les liens de compatibilité entre le PPA et les documents supérieurs et simplifie la procédure d'élaboration de ces plans. La procédure de consultation des collectivités locales en amont de l'enquête publique est allégée.

Il prévoit les mesures transitoires pour l'application de cette procédure et améliore le suivi annuel des actions du PPA par les acteurs qui les mettent en œuvre.

Il améliore la prise en compte des objectifs des PPA dans les plans de déplacements urbains et les plans locaux d'urbanisme intercommunaux et instaurent un lien de compatibilité.

Il instaure un volet «pollution atmosphérique et gaz à effet de serre» dans les plans de mobilité des entreprises de 50 salariés et plus.

