

LOI N° 2015-992 DU 17 AOUT 2015 RELATIVE A LA TRANSITION ENERGETIQUE POUR LA CROISSANCE VERTE (TECV) : ANALYSE DES DISPOSITIONS « TRANSPORTS »

La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a pour ambition un changement de paradigme énergétique en France, tous secteurs confondus, et révisé pour cela les objectifs de la politique énergétique nationale.

Il s'agit de favoriser l'émergence d'une économie compétitive et « verte », assurer la sécurité d'approvisionnement, maintenir un prix de l'énergie compétitif, préserver la santé humaine et l'environnement et lutter contre la précarité énergétique. L'Etat et les collectivités doivent notamment veiller à maîtriser la demande d'énergie, diversifier les sources d'énergie et réduire le recours aux énergies fossiles.

Ces orientations doivent permettre l'atteinte d'objectifs quantitatifs tels que :

- une réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de 40% entre 1990 et 2030 et leur division par quatre entre 1990 et 2050,
- une réduction des émissions de polluants atmosphériques, dont la part sera précisée par décret,
- une augmentation de la part des énergies renouvelables (ENR) à 23% de la consommation finale brute d'énergie en 2020, et à 32% en 2030. En 2030, les ENR devront représenter 40% de la production d'électricité, et 15% de la consommation finale de carburant notamment.
- une part d'énergie produite à partir de sources renouvelables utilisée dans tous les modes transport en 2020 égale à 10% au moins de la consommation finale d'énergie dans le secteur des transports, et à 15% en 2030.
- l'engagement, d'ici 2017, de 200 expérimentations de territoires à énergie positive, encouragées par l'Etat et les collectivités.

L'article 2 de la loi précise que les politiques publiques devront intégrer l'intégralité des objectifs de la politique énergétique nationale amendés par la loi TECV¹. Le titre III de la loi, intitulé « Développer les transports propres pour améliorer la qualité de l'air et protéger la santé », instaure un nouveau cadre légal pour faciliter la mise en œuvre de ces objectifs nationaux dans le secteur de la mobilité.

I. LES PRIORITES DE DEVELOPPEMENT EN MATIERE DE TRANSPORTS

Articles 35, 36, 40 et 41

Les dispositions « transports » de la loi fixent un ensemble d'orientations qui visent à transformer ce secteur, et qui sont ensuite déclinées en mesures concrètes. Parmi celles-ci, figurent notamment :

- La priorité donnée au développement des transports en commun à faibles émissions de GES et de polluants atmosphériques, et la prise en compte des spécificités des territoires périurbains et insulaires,
- Le développement de l'usage du vélo et des mobilités non motorisées, encouragé via le déploiement massif d'infrastructures d'ici 2030,
- Le développement de véhicules à « très faibles émissions » sur leur cycle de vie. Celui-ci est envisagé comme un enjeu prioritaire de la politique industrielle nationale, et est notamment encouragé par des facilités de circulation et de stationnement,

¹ Articles L. 100-1, L. 100-2 et L. 100-4 du code de l'énergie.

- Le soutien aux expérimentations visant à « *créer des espaces logistiques et [à] favoriser l'utilisation du transport ferroviaire ou guidé, du transport fluvial et des véhicules routiers non polluants pour le transport des marchandises jusqu'au lieu de livraison finale* ».

La définition d'une « *stratégie pour le développement de la mobilité propre* » par voie réglementaire viendra conforter ces axes d'action². Celle-ci concernera tout aussi bien les véhicules à faibles émissions et leurs infrastructures, les reports modaux vers les transports collectifs, les modes actifs, l'autopartage et le covoiturage, que le développement du fret ferroviaire et fluvial et l'augmentation du taux de remplissage des véhicules de transport de marchandises. La stratégie devra comporter une évaluation chiffrée de l'offre existante, fixer des objectifs dans chacun de ses domaines d'application, et définir des territoires prioritaires.

II. UN ENSEMBLE DE MESURES POUR LE DEVELOPPEMENT DES VEHICULES « A FAIBLES EMISSIONS » ET INNOVANTS

Articles 37, 41 et 42

L'article 37 de la loi TECV définit légalement les véhicules à faibles émissions : il s'agit des « *véhicules électriques ou [des] véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, fixés en référence à des critères définis par décret* ». ³

Des obligations de développement des motorisations à faibles émissions dans les flottes des collectivités

L'article 37 instaure des obligations de développement des motorisations à faibles émissions dans certaines flottes dédiées : celles de l'Etat et de ses établissements publics, des collectivités territoriales et de leurs groupements, des entreprises nationales, des loueurs de véhicules, des exploitants de taxis et de voitures de transport avec chauffeur⁴.

Ainsi, lorsque les collectivités territoriales et leurs groupements gèrent directement ou indirectement un parc de plus de vingt véhicules automobiles :

- *dont le PTAC est inférieur à 3,5 tonnes, et pour des activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel* : ils doivent acquérir ou utiliser, lors du renouvellement du parc, des véhicules « à faibles émissions », dans une proportion minimale de 20% de ce renouvellement. Les véhicules utilisés pour les missions opérationnelles (défense nationale, police, ...) n'entrent pas dans le champ de cette obligation.
Cette disposition s'appliquera à compter du 1^{er} janvier 2016.
- *dont le PTAC excède 3,5 tonnes* : ils doivent réaliser une « *étude technico-économique sur l'opportunité d'acquérir ou d'utiliser, lors du renouvellement du parc, des véhicules [à faibles émissions]* ».

Les obligations de développement des motorisations à faibles émissions dans les flottes dédiées concernent également les véhicules de transport public. Les collectivités, leurs groupements, la Métropole de Lyon et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement un parc de

² Article 40 de la loi.

³ Articles L. 224-7 et L. 224-8 du code de l'environnement.

⁴ Articles L. 224-7 à L. 224-9 du code de l'environnement.

plus de 20 autobus et autocars pour des services de transport de personnes réguliers ou à la demande, doivent acquérir ou utiliser lors du renouvellement du parc, dans la proportion minimale de 50% de ce renouvellement dès 2020, puis en totalité dès 2025, des véhicules à faibles émissions.

Dans le cas des services assurés par la Régie autonome des transports parisiens (RATP), la proportion minimale de 50% s'applique dès 2018.

Un décret fixera les modalités d'application de cette obligation. Celui-ci précisera la définition des véhicules « à faibles émissions » qu'il faut retenir (par ex. : motorisation électrique, électrique hybride, carburant gazeux, ...), selon les types de prestations de transport public routier réalisées.

Cette définition devrait être très stricte dans le cas de l'exécution d'un transport public routier, urbain ou non urbain, partiellement ou totalement inclus dans le périmètre d'un plan de protection de l'atmosphère arrêté ou en cours d'élaboration.

L'attribution de facilités de circulation et de stationnement pour les véhicules « à faibles émissions » et innovants

L'article 37 de la loi étend l'application de l'actuel article L. 318-1 du code de la route, qui dispose que les véhicules à moteur font l'objet d'une identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique : désormais, cette identification se fondera aussi sur leur sobriété énergétique. L'identification sera renouvelée lors du contrôle technique des véhicules. En outre, l'Etat pourra autoriser un prestataire à délivrer le dispositif d'identification.

Ce système doit notamment permettre de mettre en œuvre les dispositions des articles 36 et 37 de la loi, prévoyant l'attribution de facilités de circulation et de stationnement en faveur des véhicules « à très faibles émissions », dans des conditions fixées par l'autorité de police de la circulation et de stationnement, et en référence à des critères qui seront déterminés par décret.

Cette mesure doit être mise au regard de l'annonce de la ministre de l'Ecologie du 2 juin 2015 relative à la mise en place d'un système de pastilles visant à favoriser les véhicules les moins polluants.

En complément, l'article 37 autorise le gouvernement à prendre par ordonnance toute mesure visant à rendre possible la circulation de véhicules à délégation de conduite sur la voie publique, en assurant la sécurité de tous les usagers de la route. Notons que la loi limite l'autorisation de circulation des véhicules à délégation de conduite sur les voies réservées aux transports collectifs aux seuls « *véhicules affectés à un transport public de personnes* ».

Cela rejoint le positionnement du GART : les avantages incitant au déploiement des véhicules à faibles émissions et innovants ne doivent pas venir dégrader les avantages accordés aux transports collectifs, qui constituent la colonne vertébrale de tout système de mobilité alternatif.

L'accélération de l'implantation de points de charge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables

Par ses articles 41 et 42, la loi TECV facilite l'implantation de bornes de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables, afin d'accélérer l'utilisation de ce type de véhicules.

D'ici 2030, 7 millions de points de charge devront être déployés sur « *les places de stationnement des ensembles d'habitations, d'autres types de bâtiments, ou sur des places de stationnement accessibles au public ou des emplacements réservés aux professionnels* », en articulation avec les plans de développement des collectivités, et en soutien aux initiatives privées visant la mise en place d'un réseau national. La stratégie nationale pour le développement de la mobilité propre précisera les leviers de mise en œuvre de cet objectif.

Cette disposition doit être mise en parallèle avec la loi n° 2014-877 du 4 août 2014 facilitant le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur l'espace public, qui attribue à l'Etat

ou à un opérateur agréé des facilités pour le développement d'un réseau national de bornes de recharge sur le domaine public.

Les obligations existantes d'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans le bâti sont révisées.

Tout comme aujourd'hui, une personne qui construit un bâtiment de l'une des catégories suivantes doit doter une partie des places de stationnements associées à ce bâtiment d'infrastructures de recharge :

- un ensemble d'habitation équipé de places de stationnement individuelles,
- un bâtiment industriel ou tertiaire doté de places pour les salariés,
- un ensemble commercial ou cinématographique équipé de stationnements pour la clientèle.

Désormais, cette obligation s'applique aussi aux bâtiments accueillant un service public dotés de places pour les agents et les usagers, et aux bâtiments tertiaires et industriels ne constituant pas principalement un lieu de travail. De plus, pour la majorité des catégories de bâtiment, la date d'application de cette disposition est reportée aux dépôts de demande de permis de construire ultérieurs au 1^{er} janvier 2017.

Par ailleurs, toute personne qui procède à des travaux sur un parc de stationnement annexe à l'un de ces types de bâtiments a l'obligation de le doter d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables. De la même manière, cette disposition s'applique pour les dépôts de demande de permis de construire ultérieurs au 1^{er} janvier 2017.

Les modalités d'application de ces obligations, à l'instar du nombre minimal de places à prévoir selon le type de bâtiment, seront fixées par décret.

L'article 42 met, quant à lui, l'accent sur l'utilisation mutualisée des points de charge et des véhicules « propres ». Les obligations du plan local d'urbanisme (PLU), en termes de réalisation de places de stationnement pour véhicules motorisés dans le bâti, sont atténuées d'au moins 15% en cas de mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge, ou de véhicules propres utilisés en autopartage. Plus de précisions seront apportées par décret.

III. DES INCITATIONS FISCALES ET DES OBLIGATIONS REGLEMENTAIRES POUR L'ESSOR DES MODES ACTIFS

Articles 39, 41 et 50

Des incitations fiscales à l'usage du vélo pour les trajets domicile-travail

Suivant les termes de l'article 50, un employeur pourra désormais attribuer une « indemnité kilométrique vélo » à ses salariés au titre de leurs déplacements domicile-travail effectués en vélo ou en vélo à assistance électrique, exonérée de toute imposition et dont le montant sera fixé par décret.

Cette mesure fait écho à l'« indemnité kilométrique » dont bénéficient les salariés effectuant leurs déplacements domicile-travail en véhicule à moteur.

Dans certaines conditions, également précisées par décret, cette indemnité sera cumulable avec le remboursement de l'abonnement permettant l'accès au réseau de transports en commun ou à un service public de location de vélos.

L'article 39 institue, à compter de 2016, une réduction d'impôt au bénéfice des employeurs mettant gratuitement à disposition de leurs salariés une flotte de vélos pour leurs déplacements domicile-travail, dans la limite de 25% du prix d'achat de la flotte.

Un décret spécifiera les modalités d'application de cette mesure.

Une volonté de démultiplier les stationnements vélos dans les bâtiments

L'article 41 de la loi fait évoluer les obligations d'aménagement de stationnements vélos dans le bâti, de manière analogue à l'évolution des obligations d'implantation de bornes de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Les obligations existantes en matière d'implantation de stationnements vélos sécurisés lors de la construction d'un ensemble d'habitation, ou d'un bâtiment tertiaire constituant principalement un lieu de travail, sont réaffirmées, et étendues aux bâtiments industriels.

De nouvelles obligations sont instituées à partir de 2017, imposant l'implantation de stationnements vélos, sécurisés ou non, lors de la construction de bâtiments accueillant un service public, un commerce ou un cinéma.

Cet article systématise également les obligations d'implantation de stationnements vélos dans le bâti existant, que ceux-ci soient sécurisés ou non : tous travaux sur un parc de stationnement annexe à un ensemble d'habitation, industriel, tertiaire, commercial ou cinématographique ou accueillant un service public, donnent lieu à l'implantation de stationnements vélos, sécurisés ou non, dès lors que la demande de permis de construire intervient après le 1^{er} janvier 2017,.

Ces stationnements vélos peuvent être réalisés à proximité du bâtiment, sur la même unité foncière.

IV. LA FACILITATION DU COVOITURAGE

Articles 52, 53 et 56

L'article 52 de la loi TECV vise principalement à accélérer le déploiement du covoiturage, auquel un nouveau chapitre du code des transports est désormais dédié.

La définition qu'en avait donné la loi MAPTAM a été modifiée, afin de clarifier le rôle de chaque acteur et de mieux différencier les covoitureurs des professionnels du transport. En supprimant le critère de majorité du passager, cette définition est également moins restrictive.

Le covoiturage est désormais défini à l'article L. 3132-1 du code des transports comme « *l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux et n'entre pas dans le champ des professions [des transports] définies à l'article L. 1411-1.* ».

Les obligations et prérogatives locales en matière de développement du covoiturage sont étayées :

- Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM)⁵ doivent réaliser un schéma de développement des aires de covoiturage, seules ou en collaboration avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés,
- L'autorité de police de la circulation peut accorder des conditions de circulation privilégiées aux véhicules particuliers utilisés en covoiturage.

En complément, la loi entend ouvrir la possibilité, à terme, d'attribuer des facilités de circulation et d'aménager des aires de covoiturage sur les plus grands axes routiers :

⁵ Pour rappel, les AOM sont issues de la transformation des autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) opérée par la loi de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles (MAPTAM).

- Suivant l'article 53, les concessionnaires autoroutiers doivent s'engager dans la création ou le développement de places de covoiturage à l'intérieur ou à proximité immédiate du domaine public autoroutier, éventuellement en participant à une opération menée sous maîtrise d'ouvrage publique, en liaison avec les collectivités concernées. Ils ont également une obligation de communication afin de promouvoir le covoiturage auprès du grand public et de faciliter la mise en relation des covoitureurs.
- L'article 56 prévoit la réalisation d'un rapport gouvernemental sur l'opportunité de réserver, sur les autoroutes et certaines routes nationales traversant ou menant vers une métropole, une voie au covoiturage, mais aussi à l'autopartage, aux transports en commun, aux taxis et aux véhicules à très faibles émissions.
Ce rapport doit faire des propositions pour mettre au point un système de contrôle de l'usage effectif du covoiturage.

V. LA DIVERSIFICATION DES OUTILS DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION DE L'AIR ET DE GESTION DES PICS DE POLLUTION

Articles 47, 48, 49, 57 et 65

Le remplacement des ZAPA par les Zones à circulation restreinte (ZCR)

L'article 48 de la loi supprime les Zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA) qu'il remplace par les Zones à Circulation Restreinte (ZCR). Celles-ci peuvent être mises en place dans les agglomérations et zones couvertes par un plan de protection de l'atmosphère (PPA) adopté, en cours d'élaboration ou de révision⁶. Un maire ou un président d'EPCI à fiscalité propre, si ce dernier s'est vu transférer les pouvoirs de police de la circulation, peut décider de mettre en place une telle zone sur tout ou partie du territoire afin d'y interdire la circulation d'une ou de plusieurs catégories de véhicules.

Soulignons que l'identification des véhicules autorisés à circuler dans une ZCR doit se faire sur la base de leur contribution à la pollution atmosphérique, en ayant recours au système d'identification consolidé par l'article 37 de la loi TECV.

L'arrêté local de création de la ZCR fixe son périmètre et les mesures de restriction de circulation qui s'y appliquent, qui doivent être cohérentes avec les objectifs de réduction des émissions du PPA. Il précise les catégories de véhicules concernés, ainsi que la durée pour laquelle la ZCR est établie.

Au préalable, l'autorité envisageant la création d'une ZCR doit réaliser une étude justifiant les mesures de restriction et exposant les bénéfices sanitaires et environnementaux attendus de leur mise en œuvre (qualité de l'air, exposition de la population à la pollution atmosphérique, ...).

Le projet d'arrêté, assorti de cette étude, est soumis pour avis aux AOM comprises dans la ZCR ou dont le territoire est contigu à cette zone. Sont également consultés les conseils municipaux des communes limitrophes, les gestionnaires de voirie ainsi que les chambres consulaires, leurs avis étant réputés favorables à l'expiration d'un délai fixé ultérieurement par décret.

En complément, en cas d'inclusion de voies du domaine public national ou départemental dans la ZCR, les mesures de restriction prévues sont subordonnées à l'accord respectif du représentant de l'Etat dans le département et du président du conseil départemental.

⁶ Article L. 2213-4 du CGCT.

Notons que si la mise en œuvre de la ZCR n'est pas limitée dans le temps, une évaluation de son efficacité au regard des bénéfices attendus doit avoir lieu au moins tous les trois ans, à la suite de laquelle l'arrêté peut être modifié suivant la même procédure que lors de son élaboration.

Un décret en Conseil d'Etat précisera les modalités d'application de l'article 48, et notamment les catégories de véhicules, « y compris de transport collectif de personnes », dont la circulation ne peut être interdite dans les ZCR.

Par ailleurs, afin de préparer la mise en œuvre des ZCR, pour les communes qui souhaitent créer une telle zone le plus rapidement possible, l'article 49 de la loi TECV offre la possibilité au maire d'une commune située dans une zone couverte par un PPA adopté, d'étendre, à la totalité des voies de sa commune, l'interdiction de circulation des véhicules qui contribuent significativement à la pollution atmosphérique, prise sur le fondement du 1° de l'article L. 2213-2 du CGCT⁷.

Cette mesure est applicable dès juillet 2015, jusqu'au 1^{er} janvier 2017.

L'arrêté d'extension du dispositif fixe la liste des véhicules concernés et des véhicules bénéficiant d'une dérogation.

Davantage de souplesse dans la gestion des pics de pollution

En modifiant l'article L. 223-2 du code de l'environnement, l'article 48 accorde aux autorités organisatrices de transports (AOT) davantage de flexibilité pour organiser leur réponse lors de pics de pollution.

Il dispose que les AOT ne seront plus obligées de rendre l'accès aux réseaux de transport public en commun gratuit lors de la restriction ou de la suspension de la circulation des véhicules liée à un pic de pollution. Désormais, l'« interdiction de la circulation de certaines catégories de voitures particulières » liée à un pic de pollution obligera les AOT à mettre en place « toute mesure tarifaire incitative » à l'accès aux réseaux de transport en commun, dont la mise en gratuité pourra, ou non, faire partie.

Cette évolution est en adéquation avec la position du GART qui considère que l'obligation de gratuité est avant tout favorable aux automobilistes qui se reportent sur les transports collectifs aux dépens des usagers réguliers du réseau de transports en commun. L'impact financier de ces mesures est également très lourd, et à la charge exclusive des AOT.

Ce même article sécurise la possibilité de recourir à une réduction des vitesses maximales autorisées pour les véhicules en cas d'épisode de pollution imminent ou avéré⁸.

De même, il inclut clairement la réduction des vitesses maximales autorisées à la liste des mesures préventives, temporaires ou permanentes, qui peuvent être prises par les autorités compétentes en matière de police dans une zone couverte par un PPA pour réduire les émissions des sources de pollutions et atteindre les objectifs du PPA.

De manière générale, rappelons que la gestion des pics de pollution par les AOT et les préfetures pose encore de nombreuses questions : mesures envisageables, responsabilités respectives des AOT d'un même territoire et prise en charge des coûts, coordination des différents acteurs, modalités d'échanges avec les préfetures,

Notons également que le IV. de l'article 48 prévoit la remise d'un rapport du gouvernement au Parlement au 31 décembre 2015, proposant des modifications de la réglementation encadrant les mesures d'urgence pour améliorer la réactivité des pouvoirs publics face aux pics de pollution.

⁷ L'article L. 2213-2 du CGCT autorise notamment le maire, par arrêté motivé, à interdire l'accès de certaines voies de l'agglomération, à certaines heures, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules.

⁸ Article L. 223-1 du code de l'environnement.

Une meilleure connaissance des émissions de polluants atmosphériques des transports

L'article 65 de la loi prévoit un renforcement du contrôle des émissions de polluants atmosphériques et de particules fines à l'occasion du contrôle technique des véhicules.

D'autre part, l'article 57 prévoit la transmission d'un rapport gouvernemental au Parlement, présentant un bilan chiffré des émissions de particules fines et d'oxydes d'azote dans le secteur des transports, ventilé par source d'émission. Ce rapport doit être remis dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la loi, c'est-à-dire d'ici le 17 août 2016.

L'objet de ces deux dispositions est de parvenir à une meilleure connaissance des émissions de polluants atmosphériques afin d'améliorer l'efficacité des actions prises en faveur de la qualité de l'air dans le domaine des transports.

Autres dispositions

L'article 47 de la loi permet également au maire de fixer, par arrêté motivé, une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route, pour tout ou partie des voies de l'agglomération. Cette décision doit être prise eu égard à la nécessité de sécurité et de circulation, de mobilité ou de protection de l'environnement.

VI. UNE REAFFIRMATION DU TANDEM COLLECTIVITES-ETAT DANS LA PLANIFICATION DE LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION DE L'AIR

Articles 64 et 66

Lors de son examen au Parlement, la loi TECV a pu laisser croire à une volonté de recentralisation des politiques d'amélioration de la qualité de l'air. Cette crainte a été entendue et le texte de loi a été nuancé de telle sorte à ce qu'il reflète un meilleur équilibre entre l'Etat et les collectivités dans ce domaine.

L'article 64 prévoit l'institution, d'ici juin 2016, d'un « *Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques* », par arrêté du ministre de l'environnement, réévalué tous les 5 ans et révisé si nécessaire. Celui-ci doit permettre l'atteinte des objectifs nationaux de réduction des émissions de polluants atmosphériques qui seront fixés par décret pour les années 2020, 2025 et 2030.

Retenons que ce plan et ses objectifs devront être pris en compte dans les plans de protection de l'atmosphère (PPA, élaborés par les préfetures) et dans les schémas régionaux climat-air-énergie (SRCAE, co-élaborés par la région et l'Etat)⁹, et, par voie de compatibilité, dans les plans de déplacements urbains (PDU).

En outre, l'obligation de compatibilité du PPA avec le SRCAE est maintenue, ce qui conforte le rôle de la région dans le domaine de la qualité de l'air.

En complément, notons que l'article 66 de la loi TECV prévoit que le PPA doit désormais recueillir l'avis des autorités organisatrices de transport avant d'être soumis à enquête publique.

⁹ Pour rappel, les SRCAE seront bientôt fusionnés dans les futurs schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), créés par l'article 10 de la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe). Ces schémas intégrateurs doivent permettre des réflexions croisées entre de nombreux domaines de compétences régionaux.

Ce même article entérine une double obligation de compatibilité des PDU et des PLU intercommunaux tenant lieu de PDU (PLUiD), envers le SRCAE, et le PPA, si le ressort territorial de l'AOM¹⁰ est couvert par ce dernier. Le cas échéant, les PDU et les PLUiD doivent être compatibles avec les objectifs fixés pour chaque polluant par le PPA.

Notons plus exactement que, dans le cas d'un PLUiD, ce sont « *les dispositions relatives aux transports et aux déplacements des orientations d'aménagement et de programmation [OAP] et du programme d'orientations et d'actions [POA]* » du PLUiD qui doivent être compatibles avec le SRCAE et les objectifs retenus pour chaque polluant dans le PPA.

Par ailleurs, l'article 66 de la loi renforce le volet d'évaluation, en termes de climat et de qualité de l'air, des documents élaborés par les AOM. Ainsi, le PDU doit être assorti, lors de son élaboration ou de sa révision, d'une évaluation des émissions de polluants atmosphériques et des GES résultant des déplacements à l'intérieur du ressort territorial de l'AOM. La même obligation s'applique au PLUiD lors de son élaboration et lors de l'analyse de ses résultats (échéance de 9 ans).

Cette obligation d'évaluation figurait déjà dans le code des transports à l'égard des PDU, lors du bilan intervenant 5 ans après leur approbation, mais ne concernait que les émissions de GES résultant des déplacements sur le ressort territorial de l'AOM. La principale nouveauté de cet article réside donc dans l'évaluation des émissions de polluants atmosphériques, ainsi que dans l'extension de cette disposition aux PLUiD.

VII. UN RENFORCEMENT DE LA PLANIFICATION DE L'INTERMODALITE A L'ECHELLE REGIONALE ET DANS LES TERRITOIRES PEU DENSES

Articles 54 et 55

D'une part, l'article 54 de la loi met l'accent sur la mission, assignée au schéma régional de l'intermodalité (SRI), de s'assurer de la cohérence des dispositions des plans de déplacements urbains élaborés sur des ressorts territoriaux limitrophes (article L. 1213-3-1 du code des transports).

D'autre part, l'article 55 crée le plan de mobilité rurale, qui complète le SRI, et auquel est consacré le nouvel article L. 1213-3-4 du code des transports. Elaboré par un établissement public chargé du schéma de cohérence territoriale (SCoT), ou, à défaut, par un pôle d'équilibre territorial et rural, ce plan doit permettre de prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité pour y améliorer la complémentarité entre modes alternatifs à l'usage individuel de l'automobile. Il doit prendre en compte les plans de mobilité des entreprises, des personnes publiques et des établissements scolaires sur le territoire qu'il couvre.

Le projet de plan arrêté est soumis pour avis au conseil régional, aux conseils départementaux et aux AOM concernés. Notons que le plan de mobilité rurale peut recouper le ressort territorial d'une ou de plusieurs AOM.

L'autorité chargée du plan de mobilité rurale doit consulter, à leur demande, « *les représentants des professions et des usagers des transports, les gestionnaires de voirie, les chambres consulaires et les associations agréées de protection de l'environnement* » sur le projet de plan arrêté.

Assorti des avis recueillis, celui-ci est alors « *mis à la disposition du public dans les conditions prévues à l'article L. 120-1 du code de l'environnement* ».

¹⁰ Pour rappel, le ressort territorial de l'AOM est, depuis la loi NOTRe, la nouvelle dénomination du périmètre de transports urbains.

Le plan peut ensuite être modifié pour prendre en compte les résultats de ces trois types de consultation. Il est arrêté par l'organe délibérant de l'établissement public en charge de son élaboration.

VIII. DES PLANS DE MOBILITE ENTREPRISE ETOFFES ET CONTRAIGNANTS

Article 51

L'article 51 de la loi crée un nouvel article L. 1214-8-2 au sein du code des transports afin d'étoffer le contenu des plans de mobilité des entreprises.

Un plan de mobilité doit viser une diminution des émissions de GES et de polluants atmosphériques, et une réduction de la congestion des infrastructures et des moyens de transports. Il doit comporter une évaluation de l'offre de transport existante et projetée, analyser les déplacements domicile-travail et professionnels des salariés et détailler un programme d'actions (report modal, organisation du travail, télétravail, ajustement des horaires, organisation logistique, ...). Il intègre un plan de financement, un calendrier et un système de suivi.

Le plan de mobilité est transmis à l'AOM ou à l'autorité compétente pour l'élaboration du plan de mobilité rurale.

Lorsque plusieurs entreprises, situées sur un même site, établissent conjointement un plan, alors appelé « plan de mobilité *interentreprises* », celui-ci doit viser les mêmes objectifs que ceux décrits ci-dessus, et doit aussi être transmis à l'AOM ou à l'autorité chargée du plan de mobilité rurale.

De plus, la réalisation d'un plan de mobilité est rendue obligatoire pour les pôles concentrant le plus d'actifs : dès le 1^{er} janvier 2018, les entreprises regroupant au moins 100 travailleurs sur un site, et comprises dans le ressort territorial d'une AOM, seront tenues d'élaborer un tel plan. A défaut, elles seront privées du soutien technique et financier de l'ADEME.

IX. LE RENFORCEMENT DE LA PLANIFICATION ENERGETIQUE

Articles 173 et 188

La création d'une Stratégie nationale bas-carbone

L'article 173 de la loi institue une « *Stratégie nationale de développement à faible intensité de carbone* », dite « stratégie bas-carbone », qui vise à faire respecter le « budget carbone » par périodes de 5 ans.

Par budget carbone, il faut entendre le plafond national des émissions de GES prévu par ce même article, dont la valeur sera fixée par voie réglementaire.

Le décret fixant la stratégie bas-carbone répartira, pour chaque période, le budget carbone par grands secteurs, notamment ceux dans lesquels la France a pris des engagements à l'échelle européenne et internationale, et par catégories de GES lorsque les enjeux le justifient.

Ajoutons à cela le fait que les collectivités et leurs établissements publics devront prendre en compte cette stratégie dans leurs documents de planification et de programmation qui ont des incidences significatives sur les émissions de GES.

Il est donc probable que les PDU, les plans de mobilité rurale et les schémas régionaux de l'intermodalité soient concernés par cette obligation, et que les politiques locales de mobilité soient alors tenues de prendre en compte la répartition du budget carbone.

L'ensemble des modalités de la stratégie bas-carbone sont consignées au sein des articles L. 222-1 A à L. 222-1 E du code de l'environnement.

L'évolution des PCET en PCAET, plans climat-air-énergie territoriaux

L'article 188 de la loi intègre formellement un volet « air » dans les plans climat-énergie territoriaux (PCET), devenus plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET), afin que les émissions de GES et de polluants atmosphériques soient traitées conjointement.

De plus, cet article modifie la liste des collectivités ayant l'obligation d'élaborer un tel document. Alors que précédemment, toutes les communes et les communautés de communes de plus de 50 000 habitants, les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles, les départements et les régions étaient tenus d'élaborer un PCET, la loi dispose que les PCAET ne seront désormais établis que par les EPCI à fiscalité propre de plus de 20 000 habitants et la Métropole de Lyon.

Ce plan pourra être réalisé par l'établissement public chargé du SCoT, dès lors que tous les EPCI à fiscalité propre compris dans son périmètre et soumis à l'obligation de réaliser un PCAET lui auront transféré leur compétence d'élaboration du PCAET.

Les régions, les départements et les communes de plus de 50 000 habitants n'élaboreront plus ce schéma, et il n'y aura donc plus qu'un seul PCAET par territoire, là où la loi dite Grenelle II avait permis que 3 ou 4 PCET se superposent sur un même territoire.

La mise en place de cette obligation est progressive :

- la Métropole de Lyon et les EPCI à fiscalité propre de plus de 50 000 habitants existants au 1^{er} janvier 2015 doivent adopter leur PCAET d'ici le 31 décembre 2016,
- les EPCI à fiscalité propre de plus de 20 000 habitants existants au 1^{er} janvier 2017 auront quant à eux l'obligation d'élaborer leur PCAET d'ici le 31 décembre 2018.

L'article 188 modifie substantiellement le contenu des PCAET en réformant l'article L. 229-26 du code de l'environnement. En ce qui concerne le secteur des transports, nous retiendrons avant tout que lorsque l'établissement public en charge du PCAET est compétent en matière de création et d'entretien des infrastructures de charge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables¹¹, le programme d'actions de son PCAET doit comporter un volet relatif au développement de la mobilité sobre et décarbonée.

X. AUTRES DISPOSITIONS « TRANSPORTS » NOTABLES

Articles 30, 34, 52 et 67

- L'article 30 précise les actions « mobilité » pouvant donner lieu à la délivrance de certificats d'économies d'énergie, notamment au bénéfice des collectivités. Il s'agit désormais de la contribution « à des programmes d'information, de formation ou d'innovation favorisant les économies d'énergie ou portant sur la logistique et la mobilité économes en énergies fossiles ».
- L'article 34 de la loi ajuste les modalités d'exercice des compétences du STIF et des collectivités franciliennes, relatives à l'autopartage, aux vélos en-libre-service et à l'organisation de services publics de transports de marchandises.
- L'article 52 institue plusieurs mécanismes visant à faciliter le déploiement de modes alternatifs de transport :
 - *transport par câble* : le gouvernement est habilité à prendre par ordonnance toute mesure permettant d'instaurer une servitude d'utilité publique pour ce type de transport.

¹¹ Article L. 2224-37 du CGCT.

- *infrastructure souterraine de transport ferroviaire et guidé* : lorsque celle-ci est déclarée d'intérêt public, le maître d'ouvrage peut demander à l'autorité compétente d'établir une servitude d'utilité publique en tréfonds.
 - *Transport collectif en site propre (TCSP)* : la possibilité d'instituer des servitudes d'ancrages pour l'implantation, en façade d'immeubles, de lignes aériennes de contact, nécessaires au fonctionnement des TCSP, est étendue aux syndicats mixtes de transports.
- L'article 67 étend à l'ensemble des gaz à effet de serre l'obligation d'affichage des émissions de CO₂ qui incombe aux AOT et aux prestataires de transport de personnes et de marchandises.

ANNEXE

EXTRAITS DES ARTICLES DE LA LOI « TECV » CITES DANS CETTE FICHE

Article 1

I. - L'article L. 100-1 du code de l'énergie est ainsi rédigé :

« Art. L. 100-1.-La politique énergétique :

« 1° Favorise l'émergence d'une économie compétitive et riche en emplois grâce à la mobilisation de toutes les filières industrielles, notamment celles de la croissance verte qui se définit comme un mode de développement économique respectueux de l'environnement, à la fois sobre et efficace en énergie et en consommation de ressources et de carbone, socialement inclusif, soutenant le potentiel d'innovation et garant de la compétitivité des entreprises ;

« 2° Assure la sécurité d'approvisionnement et réduit la dépendance aux importations ;

« 3° Maintient un prix de l'énergie compétitif et attractif au plan international et permet de maîtriser les dépenses en énergie des consommateurs ;

« 4° Préserve la santé humaine et l'environnement, en particulier en luttant contre l'aggravation de l'effet de serre et contre les risques industriels majeurs, en réduisant l'exposition des citoyens à la pollution de l'air et en garantissant la sûreté nucléaire ;

« 5° Garantit la cohésion sociale et territoriale en assurant un droit d'accès de tous les ménages à l'énergie sans coût excessif au regard de leurs ressources ;

« 6° Lutte contre la précarité énergétique ;

« 7° Contribue à la mise en place d'une Union européenne de l'énergie, qui vise à garantir la sécurité d'approvisionnement et à construire une économie décarbonée et compétitive, au moyen du développement des énergies renouvelables, des interconnexions physiques, du soutien à l'amélioration de l'efficacité énergétique et de la mise en place d'instruments de coordination des politiques nationales. »

II. - L'article L. 100-2 du même code est ainsi rédigé :

« Art. L. 100-2.-Pour atteindre les objectifs définis à l'article L. 100-1, l'Etat, en cohérence avec les collectivités territoriales et leurs groupements et en mobilisant les entreprises, les associations et les citoyens, veille, en particulier, à :

« 1° Maîtriser la demande d'énergie et favoriser l'efficacité et la sobriété énergétiques ;

« 2° Garantir aux personnes les plus démunies l'accès à l'énergie, bien de première nécessité, ainsi qu'aux services énergétiques ;

« 3° Diversifier les sources d'approvisionnement énergétique, réduire le recours aux énergies fossiles, diversifier de manière équilibrée les sources de production d'énergie et augmenter la part des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie finale ;

« 4° Procéder à un élargissement progressif de la part carbone, assise sur le contenu en carbone fossile, dans les taxes intérieures de consommation sur les énergies, dans la perspective d'une division par quatre des émissions de gaz à effet de serre, cette augmentation étant compensée, à due concurrence, par un allègement de la fiscalité pesant sur d'autres produits, travaux ou revenus ;

« 5° Participer à la structuration des filières industrielles de la croissance verte ;

« 6° Assurer l'information de tous et la transparence, notamment sur les coûts et les prix des énergies ainsi que sur l'ensemble de leurs impacts sanitaires, sociaux et environnementaux ;

« 7° Développer la recherche et favoriser l'innovation dans les domaines de l'énergie et du bâtiment ;

« 8° Renforcer la formation initiale et continue aux problématiques et aux technologies de l'énergie, notamment par l'apprentissage, en liaison avec les professionnels impliqués dans les actions d'économies d'énergie ;

« 9° Assurer des moyens de transport et de stockage de l'énergie adaptés aux besoins.

« Pour concourir à la réalisation de ces objectifs, l'Etat, les collectivités territoriales et leurs groupements, les entreprises, les associations et les citoyens associent leurs efforts pour développer des territoires à énergie positive. Est dénommé " territoire à énergie positive " un territoire qui s'engage dans une démarche permettant d'atteindre l'équilibre entre la consommation et la production d'énergie à l'échelle locale en réduisant autant que possible les besoins énergétiques et dans le respect des équilibres des systèmes énergétiques nationaux. Un territoire à énergie

positive doit favoriser l'efficacité énergétique, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la diminution de la consommation des énergies fossiles et viser le déploiement d'énergies renouvelables dans son approvisionnement. »

III. - L'article L. 100-4 du même code est ainsi rédigé :

« Art. L. 100-4.-I.-La politique énergétique nationale a pour objectifs :

« 1° De réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40 % entre 1990 et 2030 et de diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050. La trajectoire est précisée dans les budgets carbone mentionnés à l'article L. 222-1 A du code de l'environnement ;

« 2° De réduire la consommation énergétique finale de 50 % en 2050 par rapport à la référence 2012, en visant un objectif intermédiaire de 20 % en 2030. Cette dynamique soutient le développement d'une économie efficace en énergie, notamment dans les secteurs du bâtiment, des transports et de l'économie circulaire, et préserve la compétitivité et le développement du secteur industriel ;

« 3° De réduire la consommation énergétique primaire des énergies fossiles de 30 % en 2030 par rapport à l'année de référence 2012, en modulant cet objectif par énergie fossile en fonction du facteur d'émissions de gaz à effet de serre de chacune ;

« 4° De porter la part des énergies renouvelables à 23 % de la consommation finale brute d'énergie en 2020 et à 32 % de cette consommation en 2030 ; à cette date, pour parvenir à cet objectif, les énergies renouvelables doivent représenter 40 % de la production d'électricité, 38 % de la consommation finale de chaleur, 15 % de la consommation finale de carburant et 10 % de la consommation de gaz ;

« 5° De réduire la part du nucléaire dans la production d'électricité à 50 % à l'horizon 2025 ;

« 6° De contribuer à l'atteinte des objectifs de réduction de la pollution atmosphérique prévus par le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques défini à l'article L. 222-9 du code de l'environnement ;

« 7° De disposer d'un parc immobilier dont l'ensemble des bâtiments sont rénovés en fonction des normes " bâtiment basse consommation " ou assimilées, à l'horizon 2050, en menant une politique de rénovation thermique des logements concernant majoritairement les ménages aux revenus modestes ;

« 8° De parvenir à l'autonomie énergétique dans les départements d'outre-mer à l'horizon 2030, avec, comme objectif intermédiaire, 50 % d'énergies renouvelables à l'horizon 2020 ;

« 9° De multiplier par cinq la quantité de chaleur et de froid renouvelables et de récupération livrée par les réseaux de chaleur et de froid à l'horizon 2030.

« II. - L'atteinte des objectifs définis au I du présent article fait l'objet d'un rapport au Parlement déposé dans les six mois précédant l'échéance d'une période de la programmation pluriannuelle de l'énergie mentionnée à l'article L. 141-3. Le rapport et l'évaluation des politiques publiques engagées en application du présent titre peuvent conduire à la révision des objectifs de long terme définis au I du présent article. »

IV. - Les articles 2 à 6 et 9 à 13 de la loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique et l'article 18, les II et III de l'article 19 et les articles 20 et 21 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement sont abrogés.

V. - Le I de l'article L. 222-1 du code de l'environnement est ainsi modifié :

1° A la première phrase du 1°, la référence : « l'article 2 de la loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique » est remplacée par la référence : « l'article L. 100-4 du code de l'énergie » ;

2° La deuxième phrase du 3° est supprimée.

VI. - Le II de l'article 22 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 précitée est ainsi modifié :

1° A la deuxième phrase du cinquième alinéa, la référence : « 10 de la loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique » est remplacée par la référence : « L. 144-1 du code de l'énergie » ;

2° La dernière phrase du cinquième alinéa et la seconde phrase du sixième alinéa sont supprimées.

VII. - Le dernier alinéa du IV de l'article 19 de la même loi est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Les équipements de récupération de chaleur in situ sont pris en compte comme des équipements de production d'énergie renouvelable dans l'ensemble des textes relatifs à la construction et à l'urbanisme, en particulier dans les réglementations thermiques du bâtiment. »

VIII. - Le Gouvernement se fixe pour objectif, pour la composante carbone intégrée aux tarifs des taxes intérieures sur la consommation des produits énergétiques inscrites au tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes, d'atteindre une valeur de la tonne carbone de 56 € en 2020 et de 100 € en 2030.

Article 2

Les politiques publiques intègrent les objectifs mentionnés aux articles L. 100-1, L. 100-2 et L. 100-4 du code de l'énergie.

Elles soutiennent la croissance verte par le développement et le déploiement de processus sobres en émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, par la maîtrise de la consommation d'énergie et de matières, par l'information sur l'impact environnemental des biens ou services, ainsi que par l'économie circulaire, dans l'ensemble des secteurs de l'économie.

Les politiques nationales et territoriales, économiques, de recherche et d'innovation, d'éducation et de formation initiale et continue contribuent à ce nouveau mode de développement par les dispositifs réglementaires, financiers et fiscaux, incitatifs et contractuels que mettent en place l'Etat et les collectivités territoriales.

L'Etat mène une politique énergétique internationale ambitieuse et cohérente avec les politiques nationales et territoriales, en particulier en matière de lutte contre le changement climatique.

Les politiques publiques concourent au renforcement de la compétitivité de l'économie française et à l'amélioration du pouvoir d'achat des ménages, en particulier des ménages exposés à la précarité énergétique. Elles privilégient, à ces fins, un approvisionnement compétitif en énergie, favorisent le développement de filières à haute valeur ajoutée et créatrices d'emplois et soutiennent l'autoconsommation d'électricité. Elles garantissent un cadre réglementaire et fiscal favorable à l'attractivité de la France pour les investissements dans les industries intensives en énergie afin d'éviter le phénomène de fuite de carbone et de permettre une croissance durable. Elles veillent à garantir un haut niveau de protection sociale et de garanties collectives à l'ensemble des personnels des secteurs concernés par la transition énergétique et accompagnent les besoins de formation et les transitions professionnelles.

Article 43, I. et II.

I. - L'article L. 641-6 du code de l'énergie est ainsi rédigé :

« Art. L. 641-6.-L'Etat crée les conditions pour que la part de l'énergie produite à partir de sources renouvelables utilisée dans tous les modes de transport en 2020 soit égale à 10 % au moins de la consommation finale d'énergie dans le secteur des transports et à au moins 15 % en 2030. »

II. - Après l'article L. 661-1 du même code, il est inséré un article L. 661-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 661-1-1.-La programmation pluriannuelle de l'énergie fixe un objectif d'incorporation de biocarburants avancés dans la consommation finale d'énergie du secteur des transports.

« Sont fixées par voie réglementaire :

« 1° La liste des biocarburants conventionnels et des biocarburants avancés, ces derniers étant constitués des biocarburants qui doivent être produits à partir de matières premières qui ne compromettent pas la vocation alimentaire d'une terre et ne comportent pas ou peu de risques de changements indirects dans l'affectation des sols ;

« 2° Les mesures permettant de mettre en œuvre l'objectif mentionné au premier alinéa du présent article et leurs modalités. »

Article 188, IX.

IX. - L'Etat, les régions ainsi que les métropoles et les établissements publics s'associent pour que deux cents expérimentations de territoires à énergie positive soient engagées en 2017.

LES PRIORITES DE DEVELOPPEMENT EN MATIERE DE TRANSPORTS

Article 35

Afin de réduire les impacts environnementaux de l'approvisionnement des villes en marchandises, des expérimentations sont soutenues et valorisées pour créer des espaces logistiques et pour favoriser l'utilisation du transport ferroviaire ou guidé, du transport fluvial et des véhicules routiers non polluants pour le transport des marchandises jusqu'au lieu de la livraison finale.

Article 36

I. - Le développement et le déploiement des transports en commun à faibles émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques constituent une priorité tant au regard des exigences de la transition énergétique que de la nécessité d'améliorer le maillage et l'accessibilité des territoires.

En zone périurbaine et insulaire notamment, la politique nationale des transports encourage le développement d'offres de transport sobres et peu polluantes, encourage le report modal, lutte contre l'étalement urbain et favorise le développement du télétravail.

Le développement de véhicules à très faibles émissions sur leur cycle de vie est un enjeu prioritaire de la politique industrielle nationale et est encouragé, notamment, par des facilités de circulation et de stationnement, par l'évolution du bonus-malus et en faisant de l'objectif national de 2 litres aux 100 kilomètres la norme de référence.

Pour le transport des personnes, l'Etat encourage le report modal du transport routier par véhicule individuel vers le transport ferroviaire, les transports collectifs routiers et les transports non motorisés.

Pour le transport des marchandises, l'Etat accorde, en matière d'infrastructures, une priorité aux investissements de développement du ferroviaire, des voies d'eau et des infrastructures portuaires. Il soutient le développement des trafics de fret fluvial et ferroviaire, encourageant ainsi le report modal nécessaire pour réduire le trafic routier.

II. - Lorsque les marchés publics impliquent pour leur réalisation que des opérations de transport de marchandises soient exécutées, la préférence, à égalité de prix ou à équivalence d'offres, peut se faire au profit des offres qui favorisent l'utilisation du transport ferroviaire, du transport fluvial ou de tout mode de transport non polluant.

Article 40

L'Etat définit une stratégie pour le développement de la mobilité propre. Cette stratégie concerne :

1° Le développement des véhicules à faibles émissions et le déploiement des infrastructures permettant leur alimentation en carburant. Elle détermine notamment le cadre d'action national pour le développement du marché relatif aux carburants alternatifs et le déploiement des infrastructures correspondantes ;

2° L'amélioration de l'efficacité énergétique du parc de véhicules ;

3° Les reports modaux de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres, le vélo et la marche à pied, ainsi que du transport routier vers le transport ferroviaire et fluvial ;

4° Le développement des modes de transports collaboratifs, notamment l'auto-partage ou le covoiturage ;

5° L'augmentation du taux de remplissage des véhicules de transport de marchandises.

Cette stratégie est fixée par voie réglementaire.

Elle comporte une évaluation de l'offre existante de mobilité propre, chiffrée et ventilée par type d'infrastructures, et fixe, aux horizons de la programmation pluriannuelle de l'énergie, mentionnée à l'article L. 141-1 du code de l'énergie dans sa rédaction résultant du I de l'article 176 de la présente loi, dont elle constitue un volet annexé, des objectifs de développement des véhicules et de déploiement des infrastructures mentionnés au 1° du présent article, de l'intermodalité et des taux de remplissage des véhicules de transport de marchandises. Elle définit les territoires et les réseaux routiers prioritaires pour le développement de la mobilité propre, en particulier en termes d'infrastructures, en cohérence avec une stratégie ciblée de déploiement de certains types de véhicules à faibles émissions.

Le Gouvernement soumet, pour avis, cette stratégie au Conseil national de la transition écologique, puis la transmet au Parlement.

Article 41, I. et II.

I. - Le développement et la diffusion de moyens de transport à faibles émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques constituent une priorité au regard des exigences de la transition énergétique et impliquent une politique de déploiement d'infrastructures dédiées.

Afin de permettre l'accès du plus grand nombre aux points de charge de tous types de véhicules électriques et hybrides rechargeables, la France se fixe comme objectif l'installation, d'ici à 2030, d'au moins sept millions de points de charge installés sur les places de stationnement des ensembles d'habitations, d'autres types de bâtiments, ou sur des places de stationnement accessibles au public ou des emplacements réservés aux professionnels.

Les différents leviers permettant le déploiement de ces points de charge sont prévus par la stratégie pour le développement de la mobilité propre, prévue à l'article 40 de la présente loi. Ce déploiement est notamment favorisé

en incitant les collectivités territoriales à poursuivre leurs plans de développement, en encourageant l'installation des points de charge dans les bâtiments tertiaires et dans les bâtiments d'habitation et en accompagnant les initiatives privées visant à la mise en place d'un réseau à caractère national accessible, complémentaire du déploiement assuré par les collectivités territoriales.

L'utilisation mutualisée des points de charge par des véhicules électriques et hybrides rechargeables, en particulier dans le cadre de l'auto-partage ou du covoiturage, est favorisée afin d'assurer une utilisation optimale de ces points de charge et la mise à disposition de véhicules électriques à un nombre élargi de personnes.

II. - Le développement et la diffusion de l'usage du vélo et des mobilités non motorisées constituent une priorité au regard des exigences de la transition énergétique et impliquent une politique de déploiement d'infrastructures dédiées.

Afin de permettre le recours du plus grand nombre à ces mobilités, la France se fixe un objectif de déploiement massif, avant 2030, de voies de circulation et de places de stationnement réservées aux mobilités non motorisées, en particulier de stationnement sécurisé pour les vélos.

Ces mobilités sont favorisées en incitant les collectivités territoriales à poursuivre la mise en œuvre de leurs plans de développement.

UN ENSEMBLE DE MESURES POUR LE DEVELOPPEMENT DES VEHICULES « A FAIBLES EMISSIONS » ET INNOVANTS

Article 37

I. - L'article L. 224-5 du code de l'environnement est ainsi rédigé :

« Art. L. 224-5.-Les règles relatives à la consommation énergétique et aux émissions polluantes des véhicules automobiles sont fixées aux articles L. 311-1 et L. 318-1 du code de la route. »

II. - A la fin du 1° du I de l'article L. 224-1 du même code, les mots : « reproduits à l'article L. 224-5 du présent code » sont supprimés.

III. - La section 2 du chapitre IV du titre II du livre II du même code est complétée par des articles L. 224-7 à L. 224-9 ainsi rédigés :

« Art. L. 224-7.-L'Etat, ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements ainsi que les entreprises nationales pour leurs activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement, pour des activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel, un parc de plus de vingt véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3,5 tonnes, acquièrent ou utilisent lors du renouvellement du parc :

« 1° Pour l'Etat et ses établissements publics, dans la proportion minimale de 50 % de ce renouvellement, des véhicules à faibles émissions définis comme les véhicules électriques ou les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, fixés en référence à des critères définis par décret ;

« 2° Pour les collectivités territoriales et leurs groupements ainsi que pour les entreprises nationales, dans la proportion minimale de 20 % de ce renouvellement, des véhicules définis au 1°.

« Sans être inclus dans le champ des obligations définies aux 1° et 2°, les véhicules utilisés pour les missions opérationnelles, notamment ceux de la défense nationale, de la police, de la gendarmerie et de la sécurité civile ainsi que ceux nécessaires à l'exploitation des réseaux d'infrastructures et à la sécurité des transports terrestres et maritimes, peuvent contribuer à atteindre les objectifs définis aux mêmes 1° et 2° avec des solutions existantes adaptées aux spécificités de ces missions.

« Art. L. 224-8.-Sous réserve du troisième alinéa, l'Etat et ses établissements publics, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement, pour des activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel, un parc de plus de vingt véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes, acquièrent ou utilisent lors du renouvellement du parc, dans la proportion minimale de 50 % de ce renouvellement, des véhicules à faibles émissions définis comme les véhicules électriques ainsi que les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, fixés en référence à des critères

définis par décret.

« Sans être inclus dans le champ de l'obligation prévue au premier alinéa du présent article, les véhicules utilisés pour les missions opérationnelles, notamment ceux de la défense nationale, de la police, de la gendarmerie et de la sécurité civile ainsi que ceux nécessaires à l'exploitation des réseaux d'infrastructures et à la sécurité des transports terrestres et maritimes, peuvent contribuer à atteindre les objectifs définis au premier alinéa avec des solutions existantes adaptées aux spécificités de ces missions.

« L'Etat, ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements, le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la métropole de Lyon, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement un parc de plus de vingt autobus et autocars pour assurer des services de transport public de personnes réguliers ou à la demande, acquièrent ou utilisent lors du renouvellement du parc, dans la proportion minimale de 50 % de ce renouvellement à partir du 1er janvier 2020 puis en totalité à partir du 1er janvier 2025, des autobus et des autocars à faibles émissions définis en référence à des critères fixés par décret selon les usages desdits véhicules, les territoires dans lesquels ils circulent et les capacités locales d'approvisionnement en sources d'énergie. La proportion minimale de 50 % de ce renouvellement s'applique dès le 1er janvier 2018 aux services dont la Régie autonome des transports parisiens a été chargée avant le 3 décembre 2009 en application de l'article L. 2142-1 du code des transports.

« Sans préjudice du troisième alinéa du présent article, les collectivités territoriales et leurs groupements qui gèrent directement ou indirectement un parc de plus de vingt véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes réalisent une étude technico-économique sur l'opportunité d'acquérir ou d'utiliser, lors du renouvellement du parc, des véhicules définis au premier alinéa.

« Art. L. 224-9.-Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application des articles L. 224-7 et L. 224-8. »

IV. - L'article L. 224-7 du code de l'environnement, dans sa rédaction résultant du III du présent article, s'applique à compter du 1er janvier 2016, sauf dans les zones non interconnectées au réseau métropolitain continental d'électricité, dans lesquelles il s'applique à compter de la date fixée dans les documents de programmation pluriannuelle de l'énergie distincts prévus à l'article L. 141-5 du code de l'énergie, en fonction des capacités du système électrique.

V. - L'obligation mentionnée au premier alinéa de l'article L. 224-8 du code de l'environnement, dans sa rédaction résultant du III du présent article, s'applique à compter du 1er janvier 2017.

VI. - Avant 2020, les loueurs de véhicules automobiles acquièrent, lors du renouvellement de leur parc, dans la proportion minimale de 10 % de ce renouvellement, des véhicules définis au 1° de l'article L. 224-7 du même code, dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat.

VII. - Avant 2020, les exploitants de taxis définis au chapitre Ier du titre II du livre Ier de la troisième partie du code des transports et les exploitants de voitures de transport avec chauffeur définis au chapitre II du même titre II acquièrent, lors du renouvellement de leur parc et lorsque ce parc comprend plus de dix véhicules, dans la proportion minimale de 10 % de ce renouvellement, des véhicules définis au 1° de l'article L. 224-7 du code de l'environnement, dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat.

VIII. - Le code de la route est ainsi modifié :

1° L'article L. 318-1 est ainsi modifié :

a) Le troisième alinéa est ainsi modifié :

-la première phrase est complétée par les mots : « et sur leur sobriété énergétique » ;

-la seconde phrase est ainsi rédigée :

« Dans des conditions fixées par l'autorité chargée de la police de la circulation et du stationnement, les véhicules à très faibles émissions, en référence à des critères déterminés par décret, peuvent notamment bénéficier de conditions de circulation et de stationnement privilégiées. » ;

b) Après le troisième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Cette identification est renouvelée lors du contrôle technique mentionné à l'article L. 323-1 du présent code. » ;

2° Le I de l'article L. 330-2 est ainsi modifié :

a) Au 7°, après le mot : « défense », sont insérés les mots : « , du ministre chargé de l'écologie » ;

b) A la fin du 9° bis, les mots : « de la directive 2011/82/ UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière » sont remplacés par les mots : « des instruments de l'Union européenne destinés à faciliter l'échange transfrontalier

d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière » ;

c) Après le 15°, il est inséré un 17° ainsi rédigé :

« 17° Aux personnels habilités du prestataire autorisé par l'Etat aux seules fins d'établir et de délivrer le dispositif d'identification des véhicules prévu à l'article L. 318-1 du présent code. » ;

3° L'article L. 318-2 est abrogé et, à l'article L. 342-2, les références : « L. 318-1 à L. 318-3 » sont remplacées par les références : « L. 318-1 et L. 318-3 ».

IX. - Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi afin de permettre la circulation sur la voie publique de véhicules à délégation partielle ou totale de conduite, qu'il s'agisse de voitures particulières, de véhicules de transport de marchandises ou de véhicules de transport de personnes, à des fins expérimentales, dans des conditions assurant la sécurité de tous les usagers et en prévoyant, le cas échéant, un régime de responsabilité approprié. La circulation des véhicules à délégation partielle ou totale de conduite ne peut être autorisée sur les voies réservées aux transports collectifs, sauf s'il s'agit de véhicules affectés à un transport public de personnes.

Cette ordonnance est prise dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi. Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de six mois à compter de la publication de l'ordonnance.

Article 41, III. A VIII.

III. - L'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation est ainsi rédigé :

« Art. L. 111-5-2.-I.-Toute personne qui construit :

« 1° Un ensemble d'habitations équipé de places de stationnement individuelles couvertes ou d'accès sécurisé ;

« 2° Ou un bâtiment à usage industriel ou tertiaire constituant principalement un lieu de travail et équipé de places de stationnement destinées aux salariés,

« le dote des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos.

« II. - Toute personne qui construit :

« 1° Un bâtiment accueillant un service public équipé de places de stationnement destinées aux agents ou aux usagers du service public ;

« 2° Ou un bâtiment constituant un ensemble commercial, au sens de l'article L. 752-3 du code de commerce, ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques équipé de places de stationnement destinées à la clientèle,

« le dote des infrastructures permettant le stationnement des vélos.

« III. - Toute personne qui construit :

« 1° Un ensemble d'habitations équipé de places de stationnement individuelles ;

« 2° Un bâtiment à usage industriel ou tertiaire équipé de places de stationnement destinées aux salariés ;

« 3° Un bâtiment accueillant un service public équipé de places de stationnement destinées aux agents ou aux usagers du service public ;

« 4° Ou un bâtiment constituant un ensemble commercial, au sens du même article L. 752-3, ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques équipé de places de stationnement destinées à la clientèle, « dote une partie de ces places des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable.

« Pour les ensembles d'habitations, cette installation permet un décompte individualisé de la consommation d'électricité.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application du présent article, notamment le nombre minimal de places selon la catégorie et la taille des bâtiments. Il fixe également les caractéristiques minimales des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable. »

IV. - L'article L. 111-5-4 du même code est ainsi rédigé :

« Art. L. 111-5-4.-Toute personne qui procède à des travaux sur un parc de stationnement annexe :

« 1° A un ensemble d'habitations équipé de places de stationnement individuelles ;

« 2° A un bâtiment à usage industriel ou tertiaire équipé de places de stationnement destinées aux salariés ;

« 3° A un bâtiment accueillant un service public équipé de places de stationnement destinées aux agents ou aux

usagers du service public ;

« 4° Ou à un bâtiment constituant un ensemble commercial, au sens de l'article L. 752-3 du code de commerce, ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques équipé de places de stationnement destinées à la clientèle,

« dote une partie de ces places des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable et dote le parc de stationnement d'infrastructures permettant le stationnement des vélos. L'obligation de doter le parc de stationnement d'infrastructures permettant le stationnement des vélos peut être satisfaite par la réalisation des infrastructures dans une autre partie du bâtiment ou à l'extérieur de celui-ci, sur la même unité foncière.

« Pour les ensembles d'habitations, cette installation permet un décompte individualisé de la consommation d'électricité.

« Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions et les modalités d'application du présent article, notamment en fonction de la nature, de la catégorie et de la taille des bâtiments et des parcs de stationnement concernés, du type de travaux entrepris, ainsi que du rapport entre le coût de ces travaux et la valeur des bâtiments. Il fixe également le nombre minimal de places de stationnement qui font l'objet de l'installation et les conditions de dérogation en cas d'impossibilité technique ou de contraintes liées à l'environnement naturel du bâtiment. »

V. - Au premier alinéa de l'article L. 123-1-12 du code de l'urbanisme, la référence : « II » est remplacée par la référence : « I ».

VI. - Le II de l'article 24 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis est complété par un i ainsi rédigé :

« i) La décision d'équiper les places de stationnement couvertes ou d'accès sécurisé avec des bornes de recharge pour véhicules électriques. »

VII. - A. - Pour les bâtiments industriels mentionnés au 2° du I de l'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation, dans sa rédaction résultant du III du présent article, le même I s'applique aux bâtiments pour lesquels la demande de permis de construire est déposée après le 1er janvier 2017.

B. - Le II du même article L. 111-5-2, dans sa rédaction résultant du III du présent article, s'applique aux bâtiments pour lesquels la demande de permis de construire est déposée après le 1er janvier 2017.

C. - L'obligation mentionnée au III dudit article L. 111-5-2, dans sa rédaction résultant du III du présent article, s'applique :

1° Aux bâtiments constituant un ensemble commercial ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques équipés de places de stationnement destinées à la clientèle pour lesquels la demande de permis de construire est déposée après le 1er janvier 2017 ;

2° Aux ensembles d'habitations équipés de places de stationnement individuelles non couvertes ou d'accès non sécurisé, aux bâtiments à usage industriel équipés de places de stationnement destinées aux salariés, aux bâtiments à usage tertiaire ne constituant pas principalement un lieu de travail équipés de places de stationnement destinées aux salariés et aux bâtiments accueillant un service public équipés de places de stationnement destinées aux agents ou aux usagers du service public pour lesquels la demande de permis de construire est déposée après le 1er janvier 2017.

D. - L'article L. 111-5-4 du même code, dans sa rédaction résultant du IV du présent article, s'applique aux ensembles d'habitations et bâtiments pour lesquels la demande de permis de construire est déposée après le 1er janvier 2017.

VIII. - Le 4° de l'article L. 161-3 du code de la construction et de l'habitation est abrogé.

Article 42

Le troisième alinéa de l'article L. 123-1-12 du code de l'urbanisme est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Cette obligation est réduite de 15 % au minimum en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en auto-partage, dans des conditions définies par décret. »

DES INCITATIONS FISCALES ET DES OBLIGATIONS REGLEMENTAIRES POUR L'ESSOR DES MODES ACTIFS

Article 39

I. - Après le 7° de la section V du chapitre II du titre Ier de la première partie du livre Ier du code général des impôts, il est inséré un 7° bis ainsi rédigé :

« 7° bis : Réduction d'impôt pour mise à disposition d'une flotte de vélos

« Art. 220 undecies A. - I. - Les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés peuvent bénéficier d'une réduction d'impôt égale aux frais générés par la mise à la disposition gratuite de leurs salariés, pour leurs déplacements entre leur domicile et le lieu de travail, d'une flotte de vélos, dans la limite de 25 % du prix d'achat de ladite flotte de vélos.

« II. - La réduction d'impôt s'impute sur l'impôt sur les sociétés dû par l'entreprise au titre de l'exercice au cours duquel les frais mentionnés au I ont été générés.

« Lorsque le montant de la réduction d'impôt excède le montant de l'impôt dû, le solde non imputé n'est ni restituable, ni reportable.

« III. - Un décret précise les modalités d'application du présent article, notamment les obligations déclaratives incombant aux entreprises. »

II. - Le présent article entre en vigueur au 1er janvier 2016.

III. - La perte de recettes pour l'Etat est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Article 41, III. A VIII. : cf. partie « Un ensemble de mesures pour le développement des véhicules à faibles émissions et innovants »

Article 50

I. - Après l'article L. 3261-3 du code du travail, il est inséré un article L. 3261-3-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 3261-3-1.-L'employeur prend en charge, dans les conditions prévues à l'article L. 3261-4, tout ou partie des frais engagés par ses salariés se déplaçant à vélo ou à vélo à assistance électrique entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, sous la forme d'une " indemnité kilométrique vélo ", dont le montant est fixé par décret.

« Le bénéfice de cette prise en charge peut être cumulé, dans des conditions fixées par décret, avec celle prévue à l'article L. 3261-2 et avec le remboursement de l'abonnement de transport lorsqu'il s'agit d'un trajet de rabattement vers une gare ou une station ou lorsque le salarié réside hors du périmètre de transport urbain. »

II. - Après l'article L. 131-4-3 du code de la sécurité sociale, il est inséré un article L. 131-4-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 131-4-4.-La participation de l'employeur aux frais de déplacements de ses salariés entre leur domicile et le lieu de travail réalisés à vélo ou à vélo à assistance électrique est exonérée de cotisations sociales, dans la limite d'un montant défini par décret. »

III. - Le a du 19° ter de l'article 81 du code général des impôts est complété par les mots : « , ainsi que celui résultant de l'indemnité kilométrique pouvant être versée par l'employeur pour couvrir les frais engagés par ses salariés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail effectués au moyen d'un vélo ou d'un vélo à assistance électrique ».

IV. - La perte de recettes pour les organismes de sécurité sociale est compensée, à due concurrence, par la création d'une contribution additionnelle à la contribution mentionnée à l'article L. 137-7 du code de la sécurité sociale.

V. - La perte de recettes pour l'Etat est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

VI. - Le présent article entre en vigueur au 1er juillet 2015.

LA FACILITATION DU COVOITURAGE

Article 52, I., II. et VI.

I. - L'article L. 1231-15 du code des transports est ainsi modifié :

1° La première phrase est remplacée par deux phrases ainsi rédigées :

« Les entreprises d'au moins deux cent cinquante salariés et les collectivités territoriales facilitent, autant qu'il est possible, les solutions de covoiturage pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail de leurs salariés et de leurs agents. Les autorités mentionnées à l'article L. 1231-1, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, établissent un schéma de développement des aires de covoiturage destinées à faciliter la pratique du covoiturage. » ;

2° A la deuxième phrase, les mots : « facilitant la rencontre des offres et demandes de covoiturage » sont remplacés par les mots : « de covoiturage pour faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers ».

II. - Le titre III du livre 1er de la troisième partie du même code est ainsi modifié :

1° Le chapitre unique devient le chapitre 1er et son intitulé est ainsi rédigé : « Les services privés de transport » ;

2° Il est ajouté un chapitre II ainsi rédigé :

« Chapitre II

« Covoiturage

« Art. L. 3132-1.-Le covoiturage se définit comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1. »

[...]

VI. - Dans des conditions fixées par l'autorité chargée de la police de la circulation, les véhicules particuliers utilisés en covoiturage peuvent bénéficier de conditions de circulation privilégiées.

Article 53

Les sociétés concessionnaires d'autoroutes s'engagent dans la création ou le développement de places de covoiturage adaptées aux besoins identifiés, à l'intérieur ou à proximité immédiate du domaine public autoroutier, sous réserve des contraintes techniques et de disponibilité foncière, le cas échéant en participant à une opération menée sous maîtrise d'ouvrage publique définie avec les collectivités territorialement concernées. Elles mettent en place, sous leur responsabilité et à leurs frais, des actions d'information et de communication en faveur du covoiturage sur autoroute. Ces actions visent notamment à renforcer la visibilité de la pratique du covoiturage par les usagers de l'autoroute et à faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers.

Article 56

Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport évaluant l'opportunité de réserver, sur les autoroutes et les routes nationales comportant deux chaussées de trois voies séparées par un terre-plein central et traversant ou menant vers une métropole, une voie aux transports en commun, aux taxis, à l'auto-partage, aux véhicules à très faibles émissions et au covoiturage. Il présente des propositions sur les modalités de contrôle du caractère effectif du covoiturage. Il évalue également l'impact que de telles mesures sont susceptibles de produire en termes de décongestion de ces routes selon les heures de la journée. Ce rapport propose les mesures législatives ou réglementaires permettant de lever les freins au déploiement des opérations opportunes.

LA DIVERSIFICATION DES OUTILS DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION DE L'AIR ET DE GESTION DES PICS DE POLLUTION

Article 47

Après l'article L. 2213-1 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article L. 2213-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2213-1-1.-Sans préjudice de l'article L. 2213-1, le maire peut, par arrêté motivé, fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue

par le code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement. »

Article 48

I. - Après l'article L. 2213-4 du même code, il est inséré un article L. 2213-4-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2213-4-1.-I.-Pour lutter contre la pollution atmosphérique, des zones à circulation restreinte peuvent être créées dans les agglomérations et les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère est adopté, en cours d'élaboration ou en cours de révision en application de l'article L. 222-4 du code de l'environnement, par le maire ou par le président d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation, sur tout ou partie du territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale.

« II. - Les zones à circulation restreinte sont délimitées par un arrêté qui fixe les mesures de restriction de circulation applicables et détermine les catégories de véhicules concernés. L'inclusion de voies du domaine public routier national ou de voies du domaine public routier départemental situées hors agglomération dans les zones à circulation restreinte est subordonnée à l'accord, respectivement, du représentant de l'Etat dans le département et du président du conseil départemental sur les mesures de restriction qu'il est prévu d'y appliquer. Les véhicules circulant dans une zone à circulation restreinte font l'objet de l'identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique prévue à l'article L. 318-1 du code de la route.

« L'arrêté précise la durée pour laquelle les zones à circulation restreinte sont créées.

« Les mesures de restriction fixées par l'arrêté sont cohérentes avec les objectifs de diminution des émissions fixés par le plan de protection de l'atmosphère défini à l'article L. 222-4 du code de l'environnement.

« III. - Le projet d'arrêté, accompagné d'une étude présentant l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de leur mise en œuvre, notamment en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique, est soumis pour avis, par l'autorité compétente, aux autorités organisatrices de la mobilité dans les zones et dans leurs abords, aux conseils municipaux des communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées. A l'expiration d'un délai fixé par le décret prévu au V du présent article, cet avis est réputé favorable.

« Le projet d'arrêté, l'étude et les avis recueillis en application du premier alinéa du présent III sont mis à la disposition du public, dans les conditions prévues à l'article L. 122-8 du même code.

« IV. - L'autorité compétente pour prendre l'arrêté en évalue de façon régulière, au moins tous les trois ans, l'efficacité au regard des bénéfices attendus et peut le modifier en suivant la procédure prévue au III du présent article.

« V. - Après consultation des représentants des catégories professionnelles concernées, un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article, notamment les catégories de véhicules, y compris de transport collectif de personnes, dont la circulation dans une zone à circulation restreinte ne peut être interdite, ainsi que les modalités selon lesquelles des dérogations individuelles aux mesures de restriction peuvent être accordées. »

II. - Le code de l'environnement est ainsi modifié :

1° La seconde phrase du second alinéa de l'article L. 222-6 est complétée par les mots : « , y compris la réduction des vitesses maximales autorisées » ;

2° A la deuxième phrase du premier alinéa de l'article L. 223-1, après le mot : « véhicules », sont insérés les mots : « notamment par la réduction des vitesses maximales autorisées » ;

3° L'article L. 223-2 est ainsi modifié :

a) Le début est ainsi rédigé : « En cas d'interdiction de la circulation de certaines catégories de voitures particulières décidée en application de l'article L. 223-1, l'accès ... (le reste sans changement). » ;

b) Après le mot : « assuré », sont insérés les mots : « par toute mesure tarifaire incitative décidée par les autorités organisatrices de transports ou » ;

4° La section 3 du chapitre VIII du titre II du livre II est abrogée ;

5° Au second alinéa de l'article L. 361-2, après la référence : « L. 2213-4 », est insérée la référence : « , L. 2213-4-1 ».

III. - Afin d'améliorer l'efficacité énergétique du transport routier de personnes et d'en réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, des aides à l'acquisition de véhicules à faibles émissions, neufs ou d'occasion, définis au 1° de l'article L. 224-7 du code de l'environnement, dans sa rédaction résultant du III de l'article

37 de la présente loi, en remplacement de véhicules anciens polluants peuvent être attribuées, dans des conditions définies par voie réglementaire, en fonction de critères sociaux ou géographiques.

IV. - Avant le 31 décembre 2015, le Gouvernement transmet au Parlement un rapport présentant des propositions de modification de la réglementation encadrant les mesures d'urgence afin de permettre aux pouvoirs publics d'être plus réactifs pour réduire les sources de pollution et pour protéger la santé des populations exposées, en particulier les plus fragiles.

Article 49

A compter du 1er juillet 2015 et jusqu'au 1er janvier 2017, le maire d'une commune située dans une zone pour laquelle un plan de protection de l'atmosphère a été adopté, en application de l'article L. 222-4 du code de l'environnement, peut, par arrêté motivé, étendre à l'ensemble des voies de la commune l'interdiction d'accès à certaines heures prise sur le fondement du 1° de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales à l'encontre des véhicules qui contribuent significativement à la pollution atmosphérique. Cet arrêté fixe la liste des véhicules concernés et celle des véhicules bénéficiant d'une dérogation à cette interdiction d'accès.

Article 57

Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport établissant un bilan chiffré des émissions de particules fines et d'oxydes d'azote dans le secteur des transports, ventilé par source d'émission. Cet état des lieux porte sur les particules primaires émises à l'échappement des véhicules, sur les particules secondaires ultrafines formées à partir des gaz précurseurs émis à l'échappement des véhicules, sur les particules primaires émises par l'abrasion due notamment aux systèmes de freinage, à l'usure des pneumatiques ou de la route, ainsi que sur les oxydes d'azote. Ce rapport fait l'objet d'un débat au Parlement.

Article 65

Le contrôle des émissions de polluants atmosphériques et des particules fines émanant de l'échappement des véhicules particuliers ou utilitaires légers est renforcé lors du contrôle technique. Le contrôle des émissions de particules fines issues de l'abrasion est renforcé dès lors que les moyens techniques seront disponibles. Ce contrôle porte sur les niveaux d'émissions de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures imbrûlés, d'oxydes d'azote, de dioxyde de carbone et d'oxygène ainsi que de particules fines et permet de vérifier que le moteur est à l'optimum de ses capacités thermodynamiques.

Les modalités d'application du présent article sont précisées par décret avant le 1er janvier 2017.

UNE REAFFIRMATION DU TANDEM COLLECTIVITES-ETAT DANS LA PLANIFICATION DE LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION DE L'AIR

Article 64

Le chapitre II du titre II du livre II du code de l'environnement est complété par une section 4 ainsi rédigée :

« Section 4

« Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques

« Art. L. 222-9.-Afin d'améliorer la qualité de l'air et de réduire l'exposition des populations aux pollutions atmosphériques, des objectifs nationaux de réduction des émissions de polluants atmosphériques, à l'exclusion des émissions de méthane entérique naturellement produites par l'élevage de ruminants, sont fixés par décret pour les années 2020, 2025 et 2030. Au plus tard le 30 juin 2016, un plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques est arrêté par le ministre chargé de l'environnement afin d'atteindre ces objectifs en prenant en compte les enjeux sanitaires et économiques. Ce plan est réévalué tous les cinq ans et, si nécessaire, révisé. Les modalités d'application du présent article sont définies par voie réglementaire.

« Les objectifs et les actions du plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques sont pris en

compte dans les schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie ou dans les schémas régionaux en tenant lieu prévus à l'article L. 222-1 et dans les plans de protection de l'atmosphère prévus à l'article L. 222-4. »

Article 66

I. - Le code de l'environnement est ainsi modifié :

1° La seconde phrase du second alinéa de l'article L. 221-2 est remplacée par deux phrases ainsi rédigées :

« La liste des communes incluses dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants est établie par arrêté conjoint des ministres chargés de l'environnement et des transports. Cet arrêté est mis à jour au moins tous les cinq ans. » ;

2° L'article L. 222-4 est ainsi modifié :

a) Après le I, il est inséré un I bis ainsi rédigé :

« I bis. - Les agglomérations qui ne sont pas soumises à l'obligation prévue au premier alinéa du I du présent article peuvent mettre en œuvre des actions en faveur de la qualité de l'air dans le cadre des plans climat-air-énergie territoriaux prévus à l'article L. 229-26. » ;

b) Le II est ainsi rédigé :

« II. - Le projet de plan est, après avis des conseils municipaux et des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre intéressés, des commissions départementales compétentes en matière d'environnement, de risques sanitaires et technologiques concernées et des autorités organisatrices de transports, au sens de l'article L. 1221-1 du code des transports, soumis à enquête publique, dans les conditions prévues au chapitre III du titre II du livre 1er du présent code. » ;

c) Le III est ainsi rédigé :

« III. - Le plan est arrêté par le préfet. » ;

d) Il est ajouté un V ainsi rédigé :

« V. - La liste des communes incluses dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants est établie par un arrêté conjoint des ministres chargés de l'environnement et des transports. Cet arrêté est mis à jour au moins tous les cinq ans. » ;

3° L'article L. 222-6 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les autorités mentionnées au premier alinéa communiquent chaque année au représentant de l'Etat dans le département toute information utile sur les actions engagées contribuant à l'amélioration de la qualité de l'air. » ;

4° A la fin du 2° de l'article L. 572-2, les mots : « par décret en Conseil d'Etat » sont remplacés par les mots et une phrase ainsi rédigée : « par arrêté conjoint des ministres chargés de l'environnement et de l'intérieur. Cet arrêté est mis à jour au moins tous les cinq ans. »

II. - Le code des transports est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa de l'article L. 1214-7, les mots : « avec le plan régional pour la qualité de l'air prévu par l'article L. 222-1 du code de l'environnement » sont remplacés par les mots : « avec les objectifs pour chaque polluant du plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4 du code de l'environnement lorsqu'un tel plan couvre tout ou partie du périmètre de transports urbains » ;

2° L'article L. 1214-8-1 est ainsi rédigé :

« Art. L. 1214-8-1.-Des évaluations et des calculs des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques générées par les déplacements à l'intérieur du périmètre de transport urbain sont réalisés à l'occasion de l'élaboration ou de la révision d'un plan de déplacements urbains. Les modalités de ces évaluations et de ces calculs sont précisées par le décret prévu à l'article L. 1214-13. »

III. - Le code de l'urbanisme est ainsi modifié :

1° Après le mot : « compatibles », la fin du troisième alinéa de l'article L. 123-1-9 est ainsi rédigée : « avec le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie prévu à l'article L. 222-1 du code de l'environnement et, lorsqu'un plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4 du même code couvre tout ou partie du périmètre de l'établissement public de coopération intercommunale, avec les objectifs fixés par ce plan pour chaque polluant. » ;

2° L'article L. 123-12-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le plan local d'urbanisme tenant lieu de plan de déplacements urbains donne lieu aux évaluations et aux calculs prévus à l'article L. 1214-8-1 du code des transports lors de son élaboration et lors de l'analyse des résultats du plan prévue au premier alinéa du présent article. »

IV. - Au dernier alinéa du II de l'article L. 301-5-1 du code de la construction et de l'habitation, les mots : « au dernier »

sont remplacés par les mots : « à l'avant-dernier ».

V. - Les plans de protection de l'atmosphère dont les commissions départementales compétentes en matière d'environnement, de risques sanitaires et technologiques ont déjà été saisies pour avis à la date de publication de la présente loi sont élaborés selon la procédure en vigueur avant cette date.

UN RENFORCEMENT DE LA PLANIFICATION DE L'INTERMODALITE A L'ECHELLE REGIONALE ET DANS LES TERRITOIRES PEU DENSES

Article 54

Le troisième alinéa de l'article L. 1213-3-1 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée :
« Il tient compte, en particulier, des besoins de déplacement quotidien entre le domicile et le lieu de travail et assure la cohérence des dispositions des plans de déplacements urbains élaborés sur des périmètres de transport urbain limitrophes. »

Article 55

La section 2 du chapitre III du titre Ier du livre II de la première partie du même code est complétée par un article L. 1213-3-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 1213-3-4.-Le schéma régional de l'intermodalité peut être complété par des plans de mobilité rurale afin de prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit au transport, au sens du chapitre Ier du titre Ier du livre Ier de la présente partie, notamment en veillant à la complémentarité entre les transports collectifs, les usages partagés des véhicules terrestres à moteur et les modes de déplacement terrestres non motorisés.

« Le plan de mobilité rurale est élaboré à l'initiative d'un établissement public mentionné aux a à c de l'article L. 122-4 du code de l'urbanisme ou, à défaut, par un pôle d'équilibre territorial et rural. Le plan couvre tout ou partie du territoire de l'établissement public qui l'élabore.

« Le plan de mobilité rurale prend en compte les plans de mobilité des entreprises, des personnes publiques et des établissements scolaires applicables sur le territoire qu'il couvre.

« Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'établissement public est soumis pour avis au conseil régional, aux conseils départementaux et aux autorités organisatrices de la mobilité concernés.

« Les représentants des professions et des usagers des transports, les gestionnaires de voirie, les chambres consulaires et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés, à leur demande.

« Le projet de plan, assorti des avis recueillis, est mis à la disposition du public, dans les conditions prévues à l'article L. 120-1 du code de l'environnement.

« Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de la consultation du public et des avis des personnes mentionnées aux quatrième et cinquième alinéas du présent article, le plan est arrêté par l'organe délibérant de l'établissement public. »

DES PLANS DE MOBILITE ENTREPRISE ETOFFES ET CONTRAIGNANTS

Article 51

I. - La sous-section 1 de la section 1 du chapitre IV du titre Ier du livre II de la première partie du code des transports est complétée par un article L. 1214-8-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 1214-8-2.-I.-Le plan de mobilité prévu au 9° de l'article L. 1214-2 vise à optimiser et à augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise, en particulier ceux de son personnel, dans une perspective de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et de réduction de la congestion des infrastructures et des moyens de transports.

« Le plan de mobilité évalue l'offre de transport existante et projetée, analyse les déplacements entre le domicile et le travail et les déplacements professionnels, comprend un programme d'actions adapté à la situation de

l'établissement, un plan de financement et un calendrier de réalisation des actions, et précise les modalités de son suivi et de ses mises à jour.

« Le programme d'actions peut notamment comporter des mesures relatives à la promotion des moyens et usages de transports alternatifs à la voiture individuelle, à l'utilisation des transports en commun, au covoiturage et à l'auto-partage, à la marche et à l'usage du vélo, à l'organisation du travail, au télétravail et à la flexibilité des horaires, à la logistique et aux livraisons de marchandises.

« Le plan de mobilité est transmis à l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente ou à l'autorité territorialement compétente pour élaborer le plan de mobilité rurale.

« II. - Dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains, toute entreprise regroupant au moins cent travailleurs sur un même site élabore un plan de mobilité pour améliorer la mobilité de son personnel et encourager l'utilisation des transports en commun et le recours au covoiturage. L'entreprise qui ne respecte pas cette obligation ne peut bénéficier du soutien technique et financier de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

« III. - Les entreprises situées sur un même site peuvent établir un plan de mobilité interentreprises, qui vise les mêmes objectifs que le plan de mobilité défini au I et est soumis à la même obligation de transmission à l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente ou à l'autorité territorialement compétente pour élaborer le plan de mobilité rurale. »

II. - Le II de l'article L. 1214-8-2 du code des transports, dans sa rédaction résultant du présent article, s'applique à compter du 1er janvier 2018.

LE RENFORCEMENT DE LA PLANIFICATION ENERGETIQUE

Article 173

I. - La section 1 du chapitre II du titre II du livre II du code de l'environnement est ainsi modifiée :

1° L'intitulé est ainsi rédigé : « Stratégie nationale de développement à faible intensité de carbone et schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie » ;

2° Au début, est ajoutée une sous-section 1 ainsi rédigée :

« Sous-section 1

« Budgets carbone et stratégie bas-carbone

« Art. L. 222-1 A. - Pour la période 2015-2018, puis pour chaque période consécutive de cinq ans, un plafond national des émissions de gaz à effet de serre dénommé "budget carbone" est fixé par décret.

« Art. L. 222-1 B. - I. - La stratégie nationale de développement à faible intensité de carbone, dénommée "stratégie bas-carbone", fixée par décret, définit la marche à suivre pour conduire la politique d'atténuation des émissions de gaz à effet de serre dans des conditions soutenables sur le plan économique à moyen et long termes. Elle tient compte de la spécificité du secteur agricole, veille à cibler le plan d'action sur les mesures les plus efficaces en tenant compte du faible potentiel d'atténuation de certains secteurs, notamment des émissions de méthane entérique naturellement produites par l'élevage des ruminants, et veille à ne pas substituer à l'effort national d'atténuation une augmentation du contenu carbone des importations. Cette stratégie complète le plan national d'adaptation climatique prévu à l'article 42 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

« II. - Le décret fixant la stratégie bas-carbone répartit le budget carbone de chacune des périodes mentionnées à l'article L. 222-1 A par grands secteurs, notamment ceux pour lesquels la France a pris des engagements européens ou internationaux, ainsi que par catégories de gaz à effet de serre lorsque les enjeux le justifient. La répartition par période prend en compte l'effet cumulatif des émissions considérées au regard des caractéristiques de chaque type de gaz, notamment de la durée de son séjour dans la haute atmosphère. Cette répartition tient compte de la spécificité du secteur agricole et de l'évolution des capacités naturelles de stockage du carbone des sols.

« Il répartit également les budgets carbone en tranches indicatives d'émissions annuelles.

« La stratégie bas-carbone décrit les orientations et les dispositions d'ordre sectoriel ou transversal qui sont établies pour respecter les budgets carbone. Elle intègre des orientations sur le contenu en émissions de gaz à effet de serre des importations, des exportations et de leur solde dans tous les secteurs d'activité. Elle définit un cadre économique

de long terme, en préconisant notamment une valeur tutélaire du carbone et son utilisation dans le processus de prise de décisions publiques.

« III. - L'Etat, les collectivités territoriales et leurs établissements publics respectifs prennent en compte la stratégie bas-carbone dans leurs documents de planification et de programmation qui ont des incidences significatives sur les émissions de gaz à effet de serre.

« Dans le cadre de la stratégie bas-carbone, le niveau de soutien financier des projets publics intègre, systématiquement et parmi d'autres critères, le critère de contribution à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les principes et modalités de calcul des émissions de gaz à effet de serre des projets publics sont définis par décret.

« Art. L. 222-1 C. - Les budgets carbone des périodes 2015-2018, 2019-2023 et 2024-2028 et la stratégie bas-carbone sont publiés au plus tard le 15 octobre 2015.

« Pour les périodes 2029-2033 et suivantes, le budget carbone de chaque période et l'actualisation concomitante de la stratégie bas-carbone sont publiés au plus tard le 1er juillet de la dixième année précédant le début de la période.

« Art. L. 222-1 D. - I. - Au plus tard six mois avant l'échéance de publication de chaque période mentionnée au second alinéa de l'article L. 222-1 C du présent code, le comité d'experts mentionné à l'article L. 145-1 du code de l'énergie rend un avis sur le respect des budgets carbone déjà fixés et sur la mise en œuvre de la stratégie bas-carbone en cours. Cet avis est transmis aux commissions permanentes de l'Assemblée nationale et du Sénat chargées de l'énergie et de l'environnement.

« II. - Au plus tard quatre mois avant l'échéance de publication de chaque période mentionnée à l'article L. 222-1 C du présent code, le Gouvernement établit un rapport, rendu public, qui :

« 1° Décrit la façon dont les projets de budget carbone et de stratégie bas-carbone intègrent les objectifs mentionnés à l'article L. 100-4 du code de l'énergie, ainsi que les engagements européens et internationaux de la France ;

« 2° Evalue les impacts environnementaux, sociaux et économiques du budget carbone des périodes à venir et de la nouvelle stratégie bas-carbone, notamment sur la compétitivité des activités économiques soumises à la concurrence internationale, sur le développement de nouvelles activités locales et sur la croissance.

« III. - Les projets de budget carbone et de stratégie bas-carbone et le rapport mentionné au II du présent article sont soumis pour avis au Conseil national de la transition écologique mentionné à l'article L. 133-1 du présent code ainsi qu'au comité d'experts prévu à l'article L. 145-1 du code de l'énergie.

« IV. - Le Gouvernement présente au Parlement les nouveaux budgets carbone et la stratégie nationale bas-carbone dès leur publication, accompagnés, à partir de 2019, du bilan du budget carbone et de l'analyse des résultats atteints par rapport aux plafonds prévus pour la période écoulée.

« V. - A l'initiative du Gouvernement et après information des commissions permanentes de l'Assemblée nationale et du Sénat chargées de l'énergie et de l'environnement et du Conseil national de la transition écologique mentionné à l'article L. 133-1 du présent code, la stratégie bas-carbone peut faire l'objet d'une révision simplifiée n'en modifiant pas l'économie générale à des échéances différentes de celles mentionnées à l'article L. 222-1 C. Les conditions et les modalités de la révision simplifiée sont précisées par décret.

« Art. L. 222-1 E. - La nature des émissions de gaz à effet de serre à prendre en compte dans un budget carbone et dans la stratégie bas-carbone et les dispositions de mise en œuvre de la comptabilité du carbone et du calcul du solde d'un budget carbone sont précisées par voie réglementaire. Les méthodologies d'évaluation des facteurs d'émissions de gaz à effet de serre des énergies sont fixées par finalité, en distinguant les méthodes d'allocation pour les bilans et les méthodes d'évaluation pour les plans d'action et la quantification des conséquences d'une évolution de la consommation ou de la production d'énergie. » ;

3° Est ajoutée une sous-section 2 intitulée : « Schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie » et comprenant les articles L. 222-1 à L. 222-3.

II. - Le 2° de l'article L. 133-2 du même code est complété par les mots : « et la stratégie bas-carbone ».

III. - A. - Le sixième alinéa de l'article L. 225-37 du code de commerce est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Il rend compte également des risques financiers liés aux effets du changement climatique et des mesures que prend l'entreprise pour les réduire en mettant en œuvre une stratégie bas-carbone dans toutes les composantes de son activité. »

B. - Le A du présent III est applicable dès l'exercice clos au 31 décembre 2016.

IV. - A. - A la première phrase du cinquième alinéa de l'article L. 225-102-1 du code de commerce, après le mot : «

activité », sont insérés les mots : « , incluant les conséquences sur le changement climatique de son activité et de l'usage des biens et services qu'elle produit, ».

B. - Le A du présent IV est applicable dès l'exercice clos au 31 décembre 2016.

V. - A. - Après le mot : « liquidité », la fin du deuxième alinéa de l'article L. 511-41-1 B du code monétaire et financier est ainsi rédigée : « , le risque de levier excessif ainsi que les risques mis en évidence dans le cadre de tests de résistance régulièrement mis en œuvre. »

B. - Le Gouvernement remet au Parlement, avant le 31 décembre 2016, un rapport sur la mise en œuvre d'un scénario de tests de résistance réguliers représentatifs des risques associés au changement climatique.

VI. - A. - L'article L. 533-22-1 du code monétaire et financier est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Les entreprises d'assurance et de réassurance régies par le code des assurances, les mutuelles ou unions régies par le code de la mutualité, les institutions de prévoyance et leurs unions régies par le code de la sécurité sociale, les sociétés d'investissement à capital variable, la Caisse des dépôts et consignations, les institutions de retraite complémentaire régies par le code de la sécurité sociale, l'institution de retraite complémentaire des agents non titulaires de l'Etat et des collectivités publiques, l'établissement public gérant le régime public de retraite additionnel obligatoire et la Caisse nationale de retraites des agents des collectivités locales mentionnent dans leur rapport annuel et mettent à la disposition de leurs souscripteurs une information sur les modalités de prise en compte dans leur politique d'investissement des critères relatifs au respect d'objectifs sociaux, environnementaux et de qualité de gouvernance et sur les moyens mis en œuvre pour contribuer à la transition énergétique et écologique. Ils précisent la nature de ces critères et la façon dont ils les appliquent, selon une présentation type fixée par décret. Ils indiquent comment ils exercent les droits de vote attachés aux instruments financiers résultant de ces choix.

« Le décret prévu au troisième alinéa précise les informations à fournir pour chacun des objectifs selon que les entités mentionnées au même alinéa excèdent ou non des seuils définis par ce même décret. La prise en compte de l'exposition aux risques climatiques, notamment la mesure des émissions de gaz à effet de serre associées aux actifs détenus, ainsi que la contribution au respect de l'objectif international de limitation du réchauffement climatique et à l'atteinte des objectifs de la transition énergétique et écologique, figurent parmi les informations relevant de la prise en compte d'objectifs environnementaux. Cette contribution est notamment appréciée au regard de cibles indicatives définies, en fonction de la nature de leurs activités et du type de leurs investissements, en cohérence avec la stratégie nationale bas-carbone mentionnée à l'article L. 221-1 B du code de l'environnement. Le cas échéant, les entités mentionnées au troisième alinéa du présent article expliquent les raisons pour lesquelles leur contribution est en deçà de ces cibles indicatives pour le dernier exercice clos. »

B. - Le A du présent VI est applicable dès l'exercice clos au 31 décembre 2016.

Article 188, III. à VII., XII.

III. - La section 4 du chapitre IX du titre II du livre II du même code [de l'environnement] est ainsi modifiée :

1° A l'intitulé, le mot : « climat-énergie » est remplacé par le mot : « climat-air-énergie » ;

2° L'article L. 229-26 est ainsi modifié :

a) Les I et II sont ainsi rédigés :

« I. - La métropole de Lyon et les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre existant au 1er janvier 2015 et regroupant plus de 50 000 habitants adoptent un plan climat-air-énergie territorial au plus tard le 31 décembre 2016.

« Les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre existant au 1er janvier 2017 et regroupant plus de 20 000 habitants adoptent un plan climat-air-énergie territorial au plus tard le 31 décembre 2018.

« Le plan climat-air-énergie territorial peut être élaboré à l'échelle du territoire couvert par un schéma de cohérence territoriale dès lors que tous les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre concernés transfèrent leur compétence d'élaboration dudit plan à l'établissement public chargé du schéma de cohérence territoriale.

« Lorsque la métropole et les établissements publics mentionnés aux deux premiers alinéas s'engagent dans l'élaboration d'un projet territorial de développement durable ou Agenda 21 local, le plan climat-air-énergie territorial en constitue le volet climat.

« II. - Le plan climat-air-énergie territorial définit, sur le territoire de l'établissement public ou de la métropole :

« 1° Les objectifs stratégiques et opérationnels de cette collectivité publique afin d'atténuer le changement climatique, de le combattre efficacement et de s'y adapter, en cohérence avec les engagements internationaux de la France ;

« 2° Le programme d'actions à réaliser afin notamment d'améliorer l'efficacité énergétique, de développer de manière coordonnée des réseaux de distribution d'électricité, de gaz et de chaleur, d'augmenter la production d'énergie renouvelable, de valoriser le potentiel en énergie de récupération, de développer le stockage et d'optimiser la distribution d'énergie, de développer les territoires à énergie positive, de limiter les émissions de gaz à effet de serre et d'anticiper les impacts du changement climatique.

« Lorsque l'établissement public exerce les compétences mentionnées à l'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales, ce programme d'actions comporte un volet spécifique au développement de la mobilité sobre et décarbonée.

« Lorsque cet établissement public exerce la compétence en matière d'éclairage mentionnée à l'article L. 2212-2 du même code, ce programme d'actions comporte un volet spécifique à la maîtrise de la consommation énergétique de l'éclairage public et de ses nuisances lumineuses.

« Lorsque l'établissement public ou l'un des établissements membres du pôle d'équilibre territorial et rural auquel l'obligation d'élaborer un plan climat-air-énergie territorial a été transférée exerce la compétence en matière de réseaux de chaleur ou de froid mentionnée à l'article L. 2224-38 dudit code, ce programme d'actions comprend le schéma directeur prévu au II du même article L. 2224-38.

« Ce programme d'actions tient compte des orientations générales concernant les réseaux d'énergie arrêtées dans le projet d'aménagement et de développement durables prévu à l'article L. 123-1-3 du code de l'urbanisme ;

« 3° Lorsque tout ou partie du territoire qui fait l'objet du plan climat-air-énergie territorial est couvert par un plan de protection de l'atmosphère, défini à l'article L. 222-4 du présent code, ou lorsque l'établissement public ou l'un des établissements membres du pôle d'équilibre territorial et rural auquel l'obligation d'élaborer un plan climat-air-énergie territorial a été transférée est compétent en matière de lutte contre la pollution de l'air, le programme des actions permettant, au regard des normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1, de prévenir ou de réduire les émissions de polluants atmosphériques ;

« 4° Un dispositif de suivi et d'évaluation des résultats. » ;

b) Le III est complété par une phrase ainsi rédigée :

« L'avis du représentant des autorités organisatrices mentionnées à l'article L. 2224-31 du code général des collectivités territoriales et situées sur le territoire concerné par le plan peut être recueilli dans les mêmes conditions. » ;

c) Au IV, les mots : « au moins tous les cinq » sont remplacés par les mots : « tous les six » ;

d) Le VI est ainsi modifié :

- le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Il prend en compte, le cas échéant, le schéma de cohérence territoriale. » ;

- les deuxième et troisième alinéas sont ainsi rédigés :

« Lorsque tout ou partie du territoire qui fait l'objet du plan climat-air-énergie territorial est inclus dans un plan de protection de l'atmosphère défini à l'article L. 222-4, le plan climat-air-énergie est compatible avec les objectifs fixés par le plan de protection de l'atmosphère.

« La métropole de Lyon et les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre regroupant plus de 50 000 habitants intègrent le plan climat-air-énergie territorial dans le rapport prévu à l'article L. 2311-1-1 du code général des collectivités territoriales. » ;

- avant le dernier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Un arrêté du ministre chargé de l'environnement précise les conditions dans lesquelles la collecte des plans climat-air-énergie territoriaux est assurée par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. »

IV. - Au e du 6° du I de l'article L. 3641-1 et au f du 6° du I de l'article L. 5217-2 du code général des collectivités territoriales, le mot : « climat-énergie » est remplacé par le mot : « climat-air-énergie ».

V. - Le code de l'urbanisme est ainsi modifié :

1° Le 2° du II de l'article L. 111-1-1 est abrogé ;

2° Au douzième alinéa de l'article L. 122-16, les mots : « et les plans climat-énergie territoriaux » sont supprimés ;

3° A la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 300-6 et au onzième alinéa du IV de l'article L. 300-6-1, le mot : « climat-énergie » est remplacé par le mot : « climat-air-énergie ».

VI. - A la première phrase du troisième alinéa de l'article L. 222-2 du code de l'environnement, le mot : « climat-énergie » est remplacé par le mot : « climat-air-énergie ».

VII. - Les plans climat-énergie territoriaux existant à la date de promulgation de la présente loi continuent de s'appliquer jusqu'à l'adoption du plan climat-air-énergie territorial qui les remplace en application du I de l'article L. 229-26 du code de l'environnement, dans sa rédaction résultant de la présente loi.

[...]

XII. - Le deuxième alinéa de l'article L. 123-1-9 du code de l'urbanisme est complété par une phrase ainsi rédigée :
« Il prend en compte, le cas échéant, le plan climat-air-énergie territorial. »

AUTRES DISPOSITIONS « TRANSPORTS » NOTABLES

Article 30, I., 5°, e)

I. - Le chapitre Ier du titre II du livre II du code de l'énergie est ainsi modifié : [...]

5° L'article L. 221-7 est ainsi modifié : [...]

e) Le deuxième alinéa est remplacé par six alinéas ainsi rédigés :

« Peut également donner lieu à la délivrance de certificats d'économies d'énergie la contribution :

« a) A des programmes de bonification des opérations de réduction de la consommation énergétique des ménages les plus défavorisés ;

« b) A des programmes d'information, de formation ou d'innovation favorisant les économies d'énergie ou portant sur la logistique et la mobilité économes en énergies fossiles ;

« c) Au fonds de garantie pour la rénovation énergétique mentionné à l'article L. 312-7 du code de la construction et de l'habitation ;

« d) A des programmes d'optimisation logistique dans le transport de marchandises de la part des chargeurs, tels que le recours au transport mutualisé ou combiné et le recours au fret ferroviaire et fluvial.

« La liste des programmes éligibles et les conditions de délivrance des certificats d'économies d'énergie sont définies par un arrêté du ministre chargé de l'énergie. » ;

Article 34

Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 1231-1-14 devient l'article L. 1231-14 ;

2° Le dernier alinéa de l'article L. 1241-1 est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :

« Le syndicat assure les missions et y développe les services mentionnés à l'article L. 1231-8.

« Le syndicat peut délivrer un label " auto-partage " aux véhicules affectés à cette activité. A cet effet, il fixe les caractéristiques techniques des véhicules au regard, notamment, des objectifs de réduction de la pollution et des gaz à effet de serre qu'il détermine et les conditions d'usage de ces véhicules auxquelles est subordonnée la délivrance du label.

« Il peut également organiser des services publics de transport de marchandises et de logistique urbaine, d'auto-partage et de location de bicyclettes selon les modalités définies aux articles L. 1231-1, L. 1231-14 et L. 1231-16 sous réserve de l'inexistence de tels services publics et de l'accord des communes et établissements publics de coopération intercommunale sur le ressort territorial desquels le service est envisagé. Quand de tels services existent, le syndicat est saisi pour avis en cas de développement ou de renouvellement desdits services.

« Le syndicat peut, seul ou conjointement avec des collectivités territoriales ou des groupements de collectivités intéressés, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, mettre à la disposition du public des plateformes dématérialisées facilitant la rencontre des offres et des demandes de covoiturage. Il peut créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. Dans ce cas, il définit au préalable les conditions d'attribution du signe distinctif. »

Article 52, III., IV. et V.

III. - Après le mot : « communes », la fin du premier alinéa de l'article L. 173-1 du code de la voirie routière est ainsi rédigée : « , aux établissements publics de coopération intercommunale et aux syndicats mixtes compétents en matière de voirie, d'éclairage public ou de transports en commun. ».

IV. - Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est habilité à prendre par ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi afin d'instaurer une servitude d'utilité publique pour les transports urbains par câble. Cette ordonnance est prise dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi. Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de six mois à compter de la publication de l'ordonnance.

V. - Le titre Ier du livre Ier de la deuxième partie du code des transports est complété par un chapitre III ainsi rédigé :

« Chapitre III
« Servitudes en tréfonds

« Art. L. 2113-1.-Le maître d'ouvrage d'une infrastructure souterraine de transport public ferroviaire ou guidé déclarée d'utilité publique, ou la personne agissant pour son compte, peut demander à tout moment à l'autorité administrative compétente d'établir une servitude d'utilité publique en tréfonds.

« La servitude en tréfonds confère à son bénéficiaire le droit d'occuper le volume en sous-sol nécessaire à l'établissement, à l'aménagement, à l'exploitation et à l'entretien de l'infrastructure souterraine de transport. Elle oblige les propriétaires et les titulaires de droits réels concernés à s'abstenir de tout fait de nature à nuire au bon fonctionnement, à l'entretien et à la conservation de l'ouvrage.

« La servitude en tréfonds ne peut être établie qu'à partir de quinze mètres au-dessous du point le plus bas du terrain naturel, sous réserve du caractère supportable de la gêne occasionnée.

« La servitude est établie, par décision de l'autorité administrative compétente, dans les conditions fixées aux articles L. 2113-2 à L. 2113-5.

« Art. L. 2113-2.-Les propriétaires des immeubles, des terrains ou du sous-sol et les titulaires de droits réels concernés sont informés des motifs rendant nécessaire l'établissement de la servitude en tréfonds. Ils sont mis en mesure de présenter leurs observations dans un délai maximal de quatre mois.

« Lorsque cette obligation a été satisfaite préalablement à la déclaration d'utilité publique, la servitude en tréfonds peut s'appliquer dès l'acte déclaratif d'utilité publique.

« Art. L. 2113-3.-La servitude en tréfonds ouvre droit au profit des propriétaires et des titulaires de droits réels concernés à une indemnité compensatrice du préjudice direct et certain en résultant. Elle est fixée par accord amiable entre son bénéficiaire et les propriétaires ou titulaires de droits réels ou, à défaut, dans les conditions prévues au livre III du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Le bénéficiaire de la servitude en tréfonds supporte seul la charge et le coût de la notification de l'ordonnance de transport sur les lieux, de la copie des mémoires des parties et de la copie des documents qui lui ont été transmis.

« Art. L. 2113-4.-Si le propriétaire ou le titulaire de droits réels concerné estime que son bien n'est plus utilisable dans les conditions normales, il peut demander, dans les dix ans suivant l'établissement de la servitude, l'acquisition de tout ou partie de sa propriété ou de ses droits par le bénéficiaire de la servitude en tréfonds. En cas de refus du bénéficiaire de la servitude ou de désaccord sur le prix d'acquisition, il demande au juge de l'expropriation, si celui-ci admet le bien-fondé de la demande, de fixer le prix d'acquisition. La décision du juge emporte transfert de propriété dans les conditions de droit commun en ce qui concerne le bien ou la partie du bien acquis par le bénéficiaire de la servitude en tréfonds.

« Art. L. 2113-5.-Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application du présent chapitre. »

Article 67

L'article L. 1431-3 du code des transports est ainsi modifié :

1° Aux premier et second alinéas, les mots : « dioxyde de carbone » sont remplacés par les mots : « gaz à effet de serre » ;

2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Les conditions dans lesquelles l'obligation définie au premier alinéa est rendue applicable aux prestations de transport dont l'origine ou la destination se situe en dehors du territoire national sont précisées une fois que les dispositions le permettant auront été adoptées dans le cadre des organisations européennes et internationales compétentes. »