

CONCOURS INTERNE SPÉCIAL DE CONTRÔLEUR DE L'INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES

ANNÉE 2018

**ÉPREUVE DE RÉPONSES A DES QUESTIONS
PORTANT SUR UN OU PLUSIEURS TEXTES A CARACTÈRE ADMINISTRATIF**

Décembre 2017

(Durée : 3 heures, coefficient:4)

Le sujet comporte 36 pages (dont celle-ci)

Textes à étudier :

- 1 - Décret 2016-703 du 30 mai 2016 relatif à l'utilisation de pièces de rechange automobiles issues de l'économie circulaire (2 pages)
- 2 - Arrêté municipal Paris (9 pages)
- 3 – Euractiv.fr : les politiques européennes de transport durable (4 pages)
- 4 - LOI n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (6 pages)
- 5 - Les transports en Europe (4 pages)
- 6 - Plaque de communication ministérielle : des véhicules propres pour réussir la transition énergétique (5 pages)
- 7 – Brochure du ministère : les transports par câble en milieu urbain (2 pages)

Questions :

Vous pouvez répondre aux questions dans l'ordre que vous souhaitez en précisant à chaque fois le numéro. Il sera tenu compte de la présentation, de la qualité de la rédaction et de l'orthographe.

PARTIE A (12 points sur 20)

Vous préciserez le numéro du document servant de référence à la rédaction de votre réponse, et chaque fois de nécessaire le ou les article(s) des textes.

Q1 : Comment définiriez-vous les transports par câble ?

Q2 : Quelles sont les catégories de véhicules pour lesquelles la circulation est interdite sur l'ensemble des voies de la commune de Paris à partir du 1^{er} juillet 2016 ?

Q3 : Selon la Ministre de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, pour quelles raisons le développement des véhicules propres est-il une nécessité ?

Q4 : D'après la loi, qu'est-ce qu'un "territoire à énergie positive" ?

Q5 : Combien de personnes sont employées dans le secteur des transports au sein de l'Union Européenne ?

Q6 : Quelles sont les catégories de pièces de rechange automobiles issues de l'économie circulaire qui sont susceptibles d'être proposés par les professionnels commercialisant des prestations d'entretien ou de réparation de véhicules automobiles ?

Q7 : Selon les préconisations du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, quels sont les gestes simples qui définissent l'écoconduite ?

Q8 : Quelles voies et/ou tronçons de voies du 18^{ème} arrondissement de Paris ne sont pas concernées par l'arrêté n°2016 P 0114 ?

Q9 : Quelle a été la réduction du nombre de décès sur les routes européennes entre 2001 et 2005 ?

Q10 : D'après la loi, de combien de points de charge pour véhicules électriques, la France souhaite-t-elle se doter à l'horizon 2030 ?

Q11 : Quelles sont les villes qui étudient la possibilité d'installer un transport par câble dans leur commune ?

Q12 : Sur l'ensemble des kilomètres parcourus par un européen en 2010, quelle est la part en pourcentage de ceux effectués en voiture ?

Q13 : Quelle est la signification de centres VHU agréés ?

Q14 : Quelles sont les conditions à remplir pour demander une dérogation aux dispositions fixées par l'arrêté n° 2016 P 0114 ?

Q15 : D'après la loi, qui peut fixer, sur tout ou partie des voies de circulation routière, une vitesse inférieure à celle prévue par le code de la route ?

Q16 : Quel est le montant attribué par l'UE aux activités de recherche sur les transports par le biais du 7^{ème} programme-cadre ?

Q17 : Quelles sont les conditions limitatives à l'application des dispositions de l'article R 121-26 du décret relatif à l'utilisation de pièces de rechange automobiles issues de l'économie circulaire ?

Q18 : Donner une définition des mots soulignés dans le document 3 – "Euractiv.fr - Les politiques européennes de transport durable" : transports alternatifs, optimal, infrastructure et fragmenté.

PARTIE B (8 points sur 20)

En dehors des problématiques liées aux transports, quelles actions pourraient être menées pour préserver l'environnement ?

(30 lignes maximum)

Texte 1

JORF n°0125 du 31 mai 2016
texte n°6

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER, EN CHARGE DES RELATIONS INTERNATIONALES SUR LE CLIMAT

Décret no 2016-703 du 30 mai 2016 relatif à l'utilisation de pièces de rechange automobiles issues de l'économie circulaire

NOR : DEVP1602645D

Publics concernés: professionnels commercialisant des prestations d'entretien ou de réparation de véhicules automobiles, centres VHU (véhicules hors d'usage) agréés, entreprises du secteur de l'automobile.

Objet: pièces de rechange automobiles issues de l'économie circulaire. Entrée en vigueur: le décret entre en vigueur le 1er janvier 2017.

Notice: le décret fixe les modalités et conditions selon lesquelles les professionnels commercialisant des prestations d'entretien ou de réparation de véhicules doivent mettre les consommateurs à même d'opter pour l'utilisation, pour certaines catégories de pièces de rechange, de pièces issues de l'économie circulaire, à la place de pièces neuves.

Références: le code de la consommation peut être consulté, dans sa rédaction issue de cette modification, sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat,

Vu le code de la consommation, notamment son article préliminaire, ainsi que son article L. 121-117 dans sa rédaction résultant de l'article 77 de la loi no 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte et son article L. 221-1;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 541-1-1, L. 541-22, R. 543-153 à R. 543-155 et R. 543-162;

Vu le code de la route, notamment ses articles R. 311-1 et R. 321-14-1;

Vu le décret no 78-993 du 4 octobre 1978 pris pour l'application de la loi du 1er août 1905 sur les fraudes et falsifications en matière de produits ou de services en ce qui concerne les véhicules automobiles, notamment son article 4;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète:

Article 1

Art. 1er. – Au chapitre Ier du titre II du livre Ier de la partie réglementaire du code de la consommation, il est ajouté une section 14 ainsi rédigée:

« Section 14

Entretien et réparation automobiles

« Art. R. 121-26. – Le professionnel qui commercialise des prestations d'entretien ou de réparation de voitures particulières et de camionnettes définies à l'article R. 311-1 du code de la route permet au consommateur d'opter pour l'utilisation de pièces de rechange issues de l'économie circulaire à la place de pièces neuves dans les conditions prévues aux articles R. 121-27 à R. 121-29.

« Art. R. 121-27. – Les dispositions de l'article R. 121-26 ne s'appliquent pas dans les cas suivants:

« 1° Lorsque le véhicule fait l'objet de prestations d'entretien ou de réparation réalisées à titre gratuit, ou sous garanties contractuelles, ou dans le cadre d'actions de rappel conformément aux dispositions de l'article R. 321-14-1 du code de la route ;

« 2° Lorsque les pièces issues de l'économie circulaire ne sont pas disponibles dans un délai compatible avec le délai d'immobilisation du véhicule qui est mentionné sur le document contractuel signé entre le professionnel et son client relatif à la nature des prestations d'entretien ou de réparation à réaliser ;

« 3° Lorsque le professionnel mentionné à l'article R. 121-26 estime que les pièces de rechange automobiles issues de l'économie circulaire sont susceptibles de présenter un risque important pour l'environnement, la santé publique ou la sécurité routière.

« Art. R. 121-28. – I. – Pour l'application des dispositions de l'article R. 121-26, on entend par pièces issues de l'économie circulaire :

« 1° Les composants et éléments qui sont commercialisés par les centres de traitement de véhicules hors d'usage (VHU) agréés mentionnés au 3o de l'article R. 543-155 du code de l'environnement ou par des installations autorisées conformément aux dispositions de l'article R. 543-162 du même code, après avoir été préparés en vue de leur réutilisation au sens des dispositions de l'article L. 541-1-1 de ce code ;

« 2° Les composants et éléments remis en état conformément aux spécifications du fabricant commercialisés sous la mention "échange standard" telle que définie à l'article 4 du décret no 78-993 du 4 octobre 1978 pris pour l'application de la loi du 1er août 1905 sur les fraudes et falsifications en matière de produits ou de services en ce qui concerne les véhicules automobiles.

« II. – Les composants et éléments énumérés au I sont commercialisés sous réserve de respecter la réglementation spécifique les régissant, ainsi que l'obligation générale de sécurité définie par l'article L. 221-1.

« Art. R. 121-29. Les catégories de pièces de rechange automobiles issues de l'économie circulaire concernées par les dispositions de l'article R 121-26 sont les suivantes :

« 1° Les pièces de carrosserie amovibles ;

« 2° Les pièces de garnissage intérieur et de la sellerie ;

« 3° Les vitrages non collés ;

« 4° Les pièces optiques ;

« 5° Les pièces mécaniques ou électroniques, à l'exception de celles faisant partie :

« a) Des trains roulants,

« b) Des éléments de la direction,

« c) Des organes de freinage,

« d) Des éléments de liaison au sol qui sont assemblés, soumis à usure mécanique et non démontables. »

Article 2

Le présent décret entre en vigueur le 1er janvier 2017.

Article 3

La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, est chargée de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

fait le 30 mai 2016.

Par le Premier ministre :

Manuel Valls

La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat,

Ségolène Royal

Texte 2

Arrêté n° 2016 P 0114 instaurant des restrictions de circulation pour certaines catégories de véhicules en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques

LA MAIRE DE PARIS

LE PREFET DE POLICE

Vu la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe ;

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L2212-2, L2213-2, et L2512-14;

Vu le Code de la route et notamment ses articles L315-I, R311-1, R318-2, R411-8, R411-25, R411-26 et R433-I;

Vu la loi n° 2015-992 du 7 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte et notamment son article 49 qui permet, jusqu'au 1er janvier 2017, d'étendre à l'ensemble des voies d'une commune l'interdiction d'accès à certaines heures prise sur le fondement de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales à l'encontre des véhicules qui contribuent significativement à la pollution atmosphérique ;

Vu le décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air transposant la directive 2008/50/CE ;

Vu le décret du 18 décembre 2014 fixant les axes mentionnés au quatrième alinéa de l'article L. 2512-14 du code général des collectivités territoriales ;

Vu l'arrêté du 17 juillet 1984 relatif aux contrôles des émissions de gaz polluants des moteurs effectués sur les véhicules automobiles avant leur mise en circulation;

Vu l'arrêté du 6 mai 1988 relatif au contrôle, avant la mise en circulation des véhicules automobiles, des émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression et des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié, destinés à la propulsion de ces véhicules ;

Vu l'arrêté du 2 mai 2003 relatif à la réception et à la réglementation technique des véhicules à moteur à deux ou trois roues et des quadricycles à moteur et de leurs systèmes et équipements ;

Vu l'arrêté ministériel du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules ;

Vu l'arrêté du 13 juillet 2015 relatif à l'expérimentation d'une signalisation d'une zone à circulation restreinte dans la commune de Paris pour certaines catégories de véhicules ;

Vu l'arrêté inter-préfectoral n°2013 084-0001 du 25 mars 2013 portant approbation du plan de protection de l'atmosphère pour l'Île-de-France ;

Vu l'arrêté préfectoral n°2002-10706 du 6 mai 2002 modifié, relatif aux sites énoncés au second alinéa de l'article L2512-14 du code général des collectivités territoriales ;

Vu le rapport d'AIRPARIF relatif à la qualité de l'air à Paris en 2013, publié en octobre 2014 ;

Vu la communication de la Maire de Paris au Conseil de Paris des 9, 10 et 11 février 2015 relative à la mise en place d'un plan de lutte contre la pollution atmosphérique liée au trafic routier ;

Considérant le caractère cancérigène certain de la pollution atmosphérique établi par le Centre international de recherche sur le cancer de l'Organisation mondiale de la santé dans son rapport du 7 octobre 2013 ;

Considérant les conclusions du rapport < Données relatives aux aspects sanitaires de la pollution atmosphérique > remis par l'OMS à la Commission européenne en juillet 2013 dans le cadre de la révision de la directive 2008/50/CE sur le lien entre l'exposition au dioxyde d'azote et des effets néfastes sur la santé à court terme ;

Considérant les mises en demeure adressées à la France par la Commission européenne les 23 novembre 2009 et 21 février 2013 pour dépassement des seuils maximaux de concentration de particules fixés par la directive 2008/50/CE ;

Considérant l'arrêt rendu par la Cour de Justice de l'Union européenne le 19 novembre 2014 jugeant que le respect des valeurs limites de dioxyde d'azote dans l'atmosphère constitue une obligation de résultat pour les Etats membres ;

Considérant que les concentrations mesurées en dioxyde d'azote et en particules PM10 et PM2.5 dépassent de façon répétée à Paris les seuils réglementaires fixés par la directive 2008/50/CE et atteignent, pour le dioxyde d'azote, jusqu'au double du seuil réglementaire d'après les relevés d'AIRPARIF ;

Considérant la part significative du trafic routier régulièrement constatée par AIRPARIF, au niveau de Paris et de la région Ile de France, dans les émissions de polluants, notamment le dioxyde d'azote et les particules fines ;

Considérant que la directive 2008/50/CE susvisée indique que des mesures destinées à limiter les émissions dues aux transports grâce à la planification et à la gestion du trafic peuvent être mises en œuvre afin d'atteindre les objectifs fixés ;

Considérant que le plan de protection de l'atmosphère pour l'île-de-France cite les mesures de restriction à la circulation de certaines catégories de véhicules parmi les actions pouvant être mises en œuvre pour atteindre les objectifs de réduction de la pollution atmosphérique ;

Considérant que tant au regard du maillage des voies et de la densité de circulation existante à Paris, qu'au regard de l'objectif poursuivi d'amélioration significative de la qualité de l'air ambiant à Paris, il apparaît souhaitable de restreindre la circulation des véhicules les plus polluants sur une part importante du territoire communal ;

Considérant la nécessité d'adopter une mise en place graduée sur des plages horaires limitées de mesures de restrictions de circulation afin de permettre une transition progressive du parc de véhicules circulant à Paris vers des catégories moins polluantes ;

Considérant que cette mise en œuvre graduée a été annoncée par la communication de la maire au Conseil de Paris des 9, 10 et 11 février 2015 relative à la mise en place d'un plan de lutte contre la pollution atmosphérique liée au trafic routier ;

Considérant qu'une première étape a été mise en place par la restriction de circulation à destination des véhicules de plus de 3,5 tonnes les plus polluants par l'arrêté 2015P0212 susvisé depuis le 1^{er} septembre 2015 ;

Considérant que l'extension de ces restrictions aux autres catégories de véhicules à moteur constitue la deuxième étape de la mise en œuvre des mesures visant à la lutte contre la pollution atmosphérique et à l'amélioration de la qualité de l'air ;

Considérant que les investissements nécessaires à la transformation de certains véhicules aux fonctionnalités spécifiques, seraient excessifs en rapport avec les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air poursuivis ;

Considérant que les investissements nécessaires pour la mise aux normes de certains types de véhicules nécessitent un délai pour la prise en compte des nouvelles mesures par les professionnels ;

Considérant que les mesures de restriction de circulation des véhicules les plus polluants, ainsi que les mesures d'accompagnement, associées au plan de lutte contre la pollution atmosphérique locale liée au trafic routier ont été concertées avec les représentants des professionnels et les chambres consulaires ainsi qu'avec les élus et techniciens de la future Métropole du Grand Paris ;

Sur proposition du Directeur Général de la Voirie et des Déplacements et du Directeur des Transports et de la Protection du Public ;

ARRÊTENT:

Article 1^{er}

A compter du 1^{er} juillet 2016, la circulation est interdite sur l'ensemble des voies de la commune de Paris, à l'exception des voies listées en annexe au présent arrêté pour les catégories de véhicules suivantes :

- Véhicules de catégorie M2, M3, N2 et N3 au sens de l'article R31 I-I du Code de la route répondant à une norme européenne d'émission antérieure à la norme < Euro 3 >, tous les jours de 8h à 20h ,

- Véhicules de catégorie M1 et N1 au sens de l'article R31 I-1 du Code de la route répondant à une norme européenne d'émission antérieure à la norme < Euro 2 > du lundi au vendredi de 8h à 20h, exceptés les jours fériés ;

- Véhicules de catégorie L au sens de l'article R3 I I -I du Code de la route répondant à une norme européenne d'émission antérieure à la norme < Euro I > du lundi au vendredi de 8h à 20h, exceptés les jours fériés.

Article 2

L'interdiction fixée à l'article 1 ne s'applique pas :

- aux véhicules d'intérêt général prioritaire tels que définis au 6.5 de l'article R. 311-I susvisé ;
 - aux véhicules d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage tels que définis au 6.6 de l'article R. 31 I-1 susvisé ;
 - aux véhicules du ministère de la défense ;
 - aux véhicules des associations agréées de sécurité civile ;
 - aux véhicules des professionnels effectuant des opérations de déménagement ;
 - aux véhicules d'approvisionnement des marchés parisiens, dûment habilités par la Mairie de Paris, pour l'approvisionnement de ceux-ci ;
 - aux véhicules frigorifiques et camions-citernes ;
 - aux véhicules spécialisés non affectés au transport de marchandises tel que définis à l'annexe 5 de l'arrêté du 9 février 2009 susvisé, portant la mention VASP sur le certificat d'immatriculation ou VTSU sur la carte grise, à l'exception des autocaravanes ;
 - aux convois exceptionnels (cf. article R433-I du code la route) munis d'une autorisation préfectorale ;
 - aux véhicules dont le certificat d'immatriculation porte la mention < collection >;
 - aux véhicules de plus de 30 ans d'âge, utilisés dans le cadre d'une activité commerciale à caractère touristique,
- sous réserve d'une autorisation spécifique délivrée par l'autorité détentrice du pouvoir de police, à afficher derrière le pare-brise de manière visible ;
- aux véhicules portant une carte de stationnement pour personnes handicapées.

Article 3

Toute demande de dérogation motivée par des événements ou des opérations de nature exceptionnelle de type festif, économique, sportif, culturel, ou pour des missions de service public, pourra faire l'objet d'une autorisation spécifique délivrée par l'autorité détentrice du pouvoir de police qui devra être affichée derrière le pare-brise du véhicule de manière visible.

Article 4

L'arrêté n° '2015P0212 de la Maire de Paris et du préfet de police du 28 août 2015 instaurant des restrictions de circulation pour certaines catégories de véhicules en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques est abrogé à compter du 1^{er} juillet 2016.

Toutes les dispositions antérieures contraires au présent arrêté sont abrogées à compter du 1^{er} juillet 2016.

Article 5

Le Directeur Général de la Voirie et des Déplacements de la Mairie de Paris, le Directeur de l'ordre public et de la Circulation et le Directeur de la Sécurité de Proximité et de l'agglomération Parisienne de la Préfecture de Police sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Bulletin Municipal Officiel de la Ville de Paris.

Fait à Paris, le 24 juin 2016

Pour la Maire de Paris et par délégation,

le directeur Général de la Voirie et des déplacements de la mairie de Paris,

Didier BAILLY

Le préfet de police,

Michel CADOT

ANNEXE

à l'arrêté n° 2016P0114 instaurant des restrictions de circulation pour certaines catégories de véhicules en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques

L'interdiction fixée par l'article 1er de l'arrêté n° 2016P0114 ne s'applique pas aux voies et tronçons de voies suivants :

12ème arrondissement

rue Elie Faure de la rue de l'Amiral Courbet à l'avenue Gallieni (commune de Vincennes)
avenue Courteline, de la limite de la commune de Saint-Mandé à l'accès < Saint-Mandé > du boulevard périphérique intérieur
boulevard de la Guyane
rue Cailletet, de la limite de la commune de Saint-Mandé au boulevard de la Guyane
rue Allard
rue Mongenot entre le boulevard de la Guyane et la limite de la commune de Saint-Mandé
avenue Sainte-Marie entre le boulevard de la Guyane et la limite de la commune de Saint-Mandé
avenue Daumesnil, de la limite de la commune de Saint-Mandé à la sortie < Porte Dorée > du boulevard périphérique intérieur
route des Fortifications entre l'avenue de la porte de Charenton et la bretelle d'accès < Charenton > du boulevard périphérique intérieur
avenue de la porte de Charenton entre la limite de la commune de Saint-Mandé et la route des Fortifications
échangeur de Bercy : bretelle 11, de l'autoroute A4 au boulevard périphérique extérieur
échangeur de Bercy : bretelle 12, de l'autoroute A4 au boulevard périphérique intérieur
rue Escoffier

Bois de Vincennes :

Route de l'Artillerie
Avenue du Bel Air
Route de la Brasserie
Avenue des Canadiens
Route de Ceinture du Lac Daumesnil
Route du Champ de Manœuvres
Carrefour de la Conservation
Route de la Dame Blanche
Avenue Daumesnil depuis la Chaussée de l'étang jusqu'à l'esplanade Saint-Louis
Avenue de l'Ecole de Joinville-..
Route de la Ferme
Avenue de Fontenay
Route du Fort de Gravelle
Route des Fortifications
Route de la Gerbe
Route du Grand Maréchal
Avenue de Gravelle
Route des îles
Avenue de Joinville
Cours des Maréchaux
Avenue des Minimes
Route Mortemart
Avenue de Nogent
Route du Parc
Route des Pelouses de Marigny
Avenue de la Pépinière
Route du Pesage
Avenue du Polygone
Carrefour de la pyramide

Route de la Pyramide
Route Saint-Hubert
Route Saint-Louis
Esplanade Saint-Louis
Avenue de Saint-Maurice
Route de la Terrasse
Route de la Tourelle
Avenue du Tremblay

13ème arrondissement

quai d'Ivry, de la limite de la commune d'Ivry-sur-Seine à la rue Jean-Baptiste Berlier
rue Jean-Baptiste Berlier
rue Bruneseau
rue Pierre Joseph Desault
boulevard Hippolyte Marquès
avenue de la Porte d'Ivry, du boulevard Hyppolite Marquès à la sortie « porte d'Ivry » du boulevard périphérique intérieur
avenue de la Porte d'Italie, de la limite de la commune du Kremlin-Bicêtre à la sortie « porte d'Italie » du boulevard périphérique intérieur
rue Jacques Destrée
rue Louis Pergaud
avenue Pierre de Coubertin, entre la place Mazagran et l'accès à l'autoroute A6a

14ème arrondissement

avenue Pierre Masse
boulevard Romain Rolland
avenue du Docteur Lannelongue, entre l'avenue Pierre Masse et le boulevard Romain Rolland
avenue de la Porte d'Orléans, de la limite de la commune de Montrouge à la sortie « Orléans » de l'autoroute A6a
rue de la Légion Etrangère entre l'entrée « Orléans » du boulevard périphérique intérieur et la limite de la commune de Montrouge
avenue de la Porte de Châtillon, du boulevard Adolphe pinard à la sortie « châtillon » du boulevard périphérique intérieur
boulevard Adolphe Pinard
rue Julia Bartet, entre le boulevard Adolphe Pinard et la sortie « Brancion/Vanves » du boulevard périphérique intérieur

15ème arrondissement

avenue de Neuilly
rue Claude Garamond
avenue de la porte Brancion entre le boulevard Adolphe pinard et la voie en prolongement de la bretelle de la sortie « Brancion/Vanves » du boulevard périphérique intérieur
rue Louis Vicat
place des Insurgés de Varsovie
rue d'Oradour-sur-Glane
rue Louis Arnaud
avenue de la Porte de Sèvres, entre le boulevard Louis Armand et la sortie « Sèvres » du boulevard périphérique intérieur
rue Henry Farman
échangeur du quai d'Issy-les-Moulineaux, en direction du quai d'Issy-les-Moulineaux
rue Pésoud

16ème arrondissement

avenue de la porte de Saint-Cloud
avenue Ferdinand Buisson
rue du Commandant Guilbaud

rue Nungesser et Coli
boulevard d'Auteuil
avenue de la Porte d'Auteuil
avenue de la Porte Molitor
avenue Georges Lafont
avenue Edouard Vaillant
rue Henry de la Vaulx
avenue Félix d'Hérelle
avenue de Saint-Cloud, du Bois de Boulogne à l'allée des Fortifications
place du Maréchal de Lattre de Tassigny
boulevard Maillot
place de la Porte Maillot

Bois de Boulogne

Chemin de l'Abbaye
Boulevard André Maurois
Voie AR/16
Voie AS/16
Route d'Auteuil aux Lacs
Voie AX/16
Voie BG/16 sur boulevard périphérique
Voie BH/16 sur boulevard périphérique
Allée du Bord de l'Eau
Route de Boulogne à Passy
Carrefour du Bout des Lacs
Carrefour des Cascades
Chemin de Ceinture du lac Inférieur
Route du Champ d'Entraînement
Voie CK/16 (bretelle de liaison A13)
Voie CN/16 (bretelle de liaison A13)
Chemin de la Croix Catelan
Carrefour de la Croix Catelan
Voie CX/16 non dénommée sur A13
Route de l'Etoile
Allée des Fortifications
Rue du Général Anselin
Avenue Gordon Bennett
Route de la Grande Cascade
Avenue de l'Hippodrome
Rue Joseph et Marie Hackin
Route des lacs à Bagatelle
Route des Lacs à Madrid
Route des lacs à Passy
Carrefour de Longchamp
Allée de Longchamp
Avenue du Mahatma Gandhi
Butte Mortemart
Route des Moulins
Route de la Muette à Neuilly
Voie non dénommée (« Pré Catalan »)
Carrefour de Norvège
Route du Point du Jour à Bagatelle
Route de la Porte Dauphine à la Porte des Sablons
Avenue de la Porte d'Auteuil
Route de la Porte des Sablons à la Porte Maillot
Route du Pré Catalan
Allée de la Reine Marguerite
Avenue de Saint-Cloud
Route de la Seine à la Butte Mortemart

Route de Sèvres à Neuilly
Route de Suresnes
Chemin de Suresnes à Bagatelle
Route des Tribunes
Carrefour des Tribunes
Route de la Vierge aux Berceaux

17ème arrondissement

rue Gustave Charpentier
avenue de la Porte des Termes
boulevard d'Aurelle de Paladines
rue Cino Del Duca
place de Verdun
avenue de la Porte de Champerret, de la limite de la commune de Levallois-Perret au boulevard de l'Yser
rue de Courcelles de la limite de la commune de levallois-Perret au boulevard de Reims
boulevard du Fort de Vaux
boulevard de Douaumont
avenue de la Porte d'Asnières, de la limite de la commune de levallois-Perret au boulevard du Fort de Vaux
avenue de la Porte de Clichy, de la limite de la commune de Clichy à la sortie « Clichy » du boulevard
périphérique intérieur
boulevard du Bois le Prêtre, de la limite de la commune de Clichy à la rue Floréal
rue Floreal
rue Toulouse Lautrec
rue Fructidor

18ème arrondissement

avenue de la Porte de Saint-Ouen. de la limite de la commune de Saint-Ouen à la sortie « Saint-Ouen » du
boulevard périphérique intérieur
rue Jean-Henri Fabre
rue du Docteur Babinski
rue du Professeur Gosset entre la porte de Clignancourt et la rue Lesesne (commune de Saint-Ouen)
impasse Marteau

19ème arrondissement

place Skanderbeg
place du Maquis du Vercors
rue de la Clôture
boulevard Macdonald, de la rue de la Clôtue au boulevard Sérurier
boulevard Sérurier
rue du Chemin de Fer
route des Petits Ponts
rue de la Marseillaise
rue Sigmund Freud
rue Alexander Fleming
place de la Porte de Pantin
avenue de la porte du Pré Saint-Gervais, de la limite de la commune du Pré Saint-Gervais à la sortie « Pré
Saint-Gervais » du boulevard périphérique intérieur
avenue René Fonck
rue Raoul Wallenberg

20ème arrondissement

avenue de la Porte des Lilas. de la limite de la commune des Lilas à la rue des Glaieuls
avenue du Docteur Gley
rue Paul Meurice
rue des Frères Flavien
rue Evariste Galois

rue Pierre Soulié
avenue Ibsen, de la limite de la commune de Bagnolet à la rue Le Vau
place de la porte de Bagnolet
avenue Cartellier
avenue du Professeur André Lemierre
place de la Porte de Montreuil
avenue Benoit Frachon
avenue Léon Gaumont
rue du Commandant l'herminier
Boulevard périphérique intérieur (12ème, 13ème, 14ème, 15ème, 16ème, 17ème, 18ème, 19ème et 20ème
arrondissements)
Boulevard périphérique extérieur (12ème, 13ème, 14ème, 15ème, 16ème, 17ème, 18ème, 19ème et
20ème arrondissements)

Texte 3



16 mai 2008 (mis à jour: 20 sept. 2012)

Dans son Livre blanc sur la politique européenne des transports de 2001, la Commission a élaboré une stratégie sur dix ans pour parvenir à un développement durable du secteur des transports. Visant à équilibrer la répartition entre les différents modes de transport et à harmoniser la législation dans certains secteurs spécifiques, la stratégie initiale s'est peu à peu renforcée et adaptée au contexte international de hausse du prix du pétrole et de lutte contre le réchauffement climatique.

Face aux risques environnementaux et aux dépenses engendrées par le transport, l'UE tend à favoriser les modes de transports alternatifs.

Le Livre blanc sur la politique de transport présenté en 2001 a fixé 2010 comme date limite pour ramener au niveau de 1998 l'équilibre entre la route et les autres modes de transport. En raison de la hausse constante du recours aux transports routiers, la Commission cherche d'autres outils pour favoriser une politique de transports plus durables.

Pour atteindre cet objectif, les mesures suivantes ont été mises en avant :

Promouvoir le "changement modal"

Pour promouvoir des solutions innovantes dans ce domaine, l'UE a créé en 2003 le programme de financement Marco Polo. Il s'agit de mettre en place une meilleure intégration des différents modes de transport (l'intermodalité) dans des chaînes logistiques efficaces, afin de permettre un usage optimal de l'ensemble des modes de transport et de réduire les encombrements. Ce programme insiste particulièrement sur l'amélioration de l'harmonisation technique et de l'interopérabilité des systèmes l'un des principaux objectifs d'un plan d'action pour la logistique du transport de marchandises de 2007.

Pour renforcer la position des chemins de fer, deux paquets sur le rail concernant la libéralisation et l'harmonisation du marché ont également été adoptés. Un troisième paquet législatif, visant à libéraliser le transport international des voyageurs à partir de 2010 et à améliorer leur sécurité et la protection de leurs droits, a été adopté en juin 2007.

En France, le « Plan Climat » adopté en 2004 contient un nombre important de mesures visant à réduire les émissions de GES, notamment dans les transports. L'un des moyens mis en avant est le financement et la construction de nouvelles lignes de TGV.

Le transfert modal du fret routier vers le réseau ferroviaire ou maritime a aussi été proposé dans le Plan Climat. Les avancées dans ce domaine ont été plus nuancées, en particulier s'agissant du fret ferroviaire :

alors qu'en Allemagne ou en Italie, le transport de fret ferroviaire augmente, son développement est très ralenti en France.

En 2006, le gouvernement français et la SNCF ont lancé « le plan fret », pour financer des investissements importants visant à développer à nouveau ce mode de transport de marchandises, largement déclinant ces dernières années.

Le transport maritime est lui aussi attentivement étudié par les autorités nationales et européennes. Il apparaît comme un moyen important pour limiter le recours croissant au transport routier. À titre d'exemple, à l'échelle de la France, la part du transport routier dans les échanges franco-espagnols est passée de 39% en 1990 à 53% en 2002, alors que celle du transport maritime a diminué au cours de cette période, passant de 55% à 43%.

Par conséquent la Commission a cherché à stimuler le recours aux transports maritimes, dans le but de mettre en place de « véritables autoroutes de la mer », et de dépasser le cadre intra-européen.

L'exécutif européen a aussi cherché à rendre la navigation intérieure plus attractive, notamment à travers le programme d'action « NIADES », adopté en janvier 2006.

La France se trouve souvent au cœur de ces initiatives de réseaux transeuropéens, s'agissant aussi bien du maritime que du ferroviaire. Ainsi, parmi les 30 projets jugés prioritaires par le PE et le Conseil en 2004, et donc largement financés par l'UE, se trouvent « l'autoroute de la mer » devant relier la France, l'Espagne et l'Italie, mais aussi les lignes de TGV Lyon-Turin, Tours-Bordeaux-Dax-Irun, Perpignan-Montpellier-Nîmes, le tronçon TGV Strasbourg-Kehl-Stuttgart et la Ligne à grande vitesse (LGV) Lyon-Mulhouse-Mülheim.

Développer la tarification des infrastructures de transports

Pour les autorités nationales et européennes, les taxes sur les infrastructures permettent d'améliorer la gestion du transport de fret routier, de minimiser l'impact écologique du transport et de financer les investissements dans de nouvelles infrastructures.

La directive européenne de 1993 dite « eurovignette », révisée en 2005, permet aux États membres d'introduire des taxes sur toutes les routes et non plus uniquement sur les autoroutes, taxes imposées à tous les poids-lourds de plus de 3,5 tonnes à compter de 2012.

La Commission semble poursuivre dans cette voie, puisqu'elle cherche à perfectionner ce mode de tarification. Elle prépare actuellement une méthode de calcul pour prendre en compte les coûts externes du transport, tels que la pollution, les accidents, les nuisances sonores (**EurActiv.fr, 24/04/2008**).

Mais depuis avril 2009, la refonte de la directive eurovignette est bloquée au Conseil de l'UE (**EurActiv.fr, 03/04/2009**). En première lecture, le **Parlement** européen a proposé de créer une redevance de congestion du trafic routier, laissant néanmoins le choix aux États membres d'adopter ou non ce système. Mais face à la crise économique, de nombreux pays européens refusent d'imposer au secteur des transports des charges supplémentaires.

- **Promouvoir l'utilisation de voitures et de carburants plus propres**

Les véhicules produisent 10% des émissions européennes de CO². Jusqu'à présent, la stratégie de la Commission pour la réduction des émissions de CO² reposait essentiellement sur des engagements volontaires de la part des constructeurs automobiles.

Mais, en février 2007, l'exécutif européen a proposé une législation contraignante imposant aux constructeurs automobiles de faire passer, d'ici 2012, à 130 g/km la moyenne des émissions des nouvelles voitures (environ 160 grammes de CO² par kilomètre actuellement).

Néanmoins, malgré cette impulsion importante, le Conseil semble loin de parvenir à un accord. Les oppositions, notamment entre la France et l'Allemagne sur les contraintes à imposer aux gros véhicules, étant fortes. (lire EurActiv.fr 06/03/08).

Dans le même paquet énergie-climat présenté en janvier 2008, l'exécutif européen a proposé un objectif contraignant destiné à accroître la part des agrocarburants dans les transports de 2% à 10% d'ici 2020 (voir le dossier d'EurActiv.fr « Biocarburants : une alternative au réchauffement climatique ? »).

En outre, inciter les constructeurs automobiles à produire des véhicules plus écologiques nécessite d'avoir un marché à leur proposer. La Commission a donc présenté une proposition stipulant que tous les poids-lourds (les bus et les camions de plus de 3,5 tonnes) achetés ou loués par des organes publics soient écologiques et consomment peu d'énergie.

Après un an de procédure, un compromis a cependant été trouvé en décembre 2008 (**EurActiv.fr, 03/12/2008**). Après un mois de discussions en « dialogue », les États membres ont fini par soutenir un compromis fondé sur une proposition française visant à limiter progressivement à 120 g/km les émissions de CO² de 65 % des nouvelles voitures en 2012, 75 % en 2013, 80 % en 2014 et 100 % en 2015. A long terme, le texte fixe l'objectif d'émissions moyennes à 95 grammes de CO² par kilomètre pour les nouvelles voitures d'ici 2020.

Programme d'action pour la sécurité routière

L'UE a pour objectif de diviser par deux le nombre de décès sur les routes d'ici 2010. En juin 2003, la Commission a donc adopté un programme d'action pour la sécurité routière conçu pour encourager les usagers de la route à améliorer leur comportement, pour rendre les véhicules plus sûrs et pour améliorer les infrastructures routières.

La révision de ce programme en février 2006 a fait apparaître une diminution importante du nombre de décès : de 50 000 en 2001 à 42 000 en 2005. Ces progrès demeurent néanmoins insuffisants pour atteindre l'objectif de 2010. La priorité est maintenant donnée à la sécurisation de la conduite des utilisateurs de deux-roues, la catégorie d'usagers de la route la plus à risque.

• **Repenser les transports aériens**

Le trafic aérien s'est très fortement intensifié au cours de ces 15 dernières années, entraînant, entre 1990 et 2003, une augmentation de 73% des émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur aérien international. En décembre 2006, la Commission européenne a présenté des plans destinés à introduire le secteur de l'aviation dans le système européen de limitation et d'échange d'émissions de CO².

Les efforts destinés à créer un "Ciel unique européen" qui remplacerait le système fragmenté actuel, dans lequel 27 différentes zones d'espace aérien restent sous le contrôle des gouvernements nationaux, sont également en cours. Le projet, lancé en 1999, devrait permettre d'améliorer la gestion du trafic aérien, réduisant ainsi les embouteillages interminables ainsi que la consommation de carburant et les émissions de CO², tout en améliorant la sécurité.

- **Promouvoir l'utilisation des transports en commun**

Plus de 80% de la population de l'Union européenne vit en zone urbaine. Confrontés à la multiplication des embouteillages, les Européens perçoivent désormais la mobilité comme un réel problème. L'utilisation plus fréquente de la voiture s'est accompagnée de problèmes d'environnement et de sécurité.

Depuis 2002, la Commission soutient l'organisation annuelle de la Semaine de la mobilité dans les villes européennes afin de sensibiliser les citoyens à ce type de problèmes.

De plus, afin d'encourager les autorités locales à bien investir dans un transport public écologique et consommant peu d'énergie, la Commission a présenté un Livre vert sur le transport urbain en septembre 2007. (Lire le dossier d'EurActiv.fr sur la mobilité urbaine).

- **La recherche dans les transports**

Pour compléter les mesures ci-dessus, l'UE a donné la priorité à la recherche sur les modes de transports plus propres et plus sûrs. Le sixième programme-cadre pour la recherche élève au rang de « secteurs prioritaires », le développement durable, le changement climatique et les écosystèmes.

Poursuivant dans cette démarche, le 7ème programme-cadre, lancé en 2007, a attribué 4,1 milliards d'euros (sur un budget Recherche de 50,5 milliards d'euros) spécifiquement aux activités de recherche sur les transports (rendre les transports plus écologiques ou décongestionner les corridors de transport), et 2,25 milliards d'euros sont destinés à la recherche en matière d'énergie, notamment concernant l'hydrogène et les piles à combustible ainsi que la production de carburant renouvelable, comme les biocarburants.

Texte 4

JORF n°0189 du 18 août 2015

Texte n°1

LOI n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte

NOR: DEVX1413992L

L'Assemblée nationale et le Sénat ont délibéré,

L'Assemblée nationale a adopté,

Vu la décision du Conseil constitutionnel n° 2015-718 DC du 13 août 2015 ;

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Titre Ier : DÉFINIR LES OBJECTIFS COMMUNS POUR RÉUSSIR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE, RENFORCER L'INDÉPENDANCE ÉNERGÉTIQUE ET LA COMPÉTITIVITÉ ÉCONOMIQUE DE LA FRANCE, PRÉSERVER LA SANTÉ HUMAINE ET L'ENVIRONNEMENT ET LUTTER CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

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. »

.....

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.

Titre II : MIEUX RÉNOVER LES BÂTIMENTS POUR ÉCONOMISER L'ÉNERGIE, FAIRE BAISSER LES FACTURES ET CRÉER DES EMPLOIS

.....

Titre III : DÉVELOPPER LES TRANSPORTS PROPRES POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR ET PROTÉGER LA SANTÉ

Chapitre Ier : Priorité aux modes de transport les moins polluants

.....

Chapitre II : Efficacité énergétique et énergies renouvelables dans les transports

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.

.....

Article 38

Avant le dernier alinéa de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière, il est inséré un alinéa ainsi rédigé:

« La différenciation dans les abonnements proposée par les concessionnaires d'autoroutes afin de favoriser les véhicules à très faibles émissions dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3,5 tonnes ainsi que les véhicules utilisés en covoiturage est mise en oeuvre sous la responsabilité des concessionnaires sans modification du rythme d'évolution des tarifs de péage et sans augmentation de la durée des concessions autoroutières. »

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

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.

.....

Chapitre III : Réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et qualité de l'air dans les transports

Article 44

[Dispositions déclarées non conformes à la Constitution par la décision du Conseil constitutionnel n° 2015-718 DC du 13 août 2015.]

Article 45

I. - Les personnes publiques ou privées exploitant un aéroport défini aux deux premiers alinéas du I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts établissent, au plus tard le 31 décembre 2016, un programme des actions qu'elles décident de mettre en œuvre afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques résultant des activités directes et au sol de la plateforme aéroportuaire, en matière de roulage des avions et de circulation de véhicules sur la plateforme notamment.

L'objectif de réduction de l'intensité en gaz à effet de serre et en polluants atmosphériques est, par rapport à l'année 2010, de 10 % au moins en 2020 et de 20 % au moins en 2025. L'intensité en gaz à effet de serre est le rapport entre le volume des émissions de ces gaz et le nombre d'unités de trafic sur la plateforme concernée la même année. L'objectif de réduction s'applique à l'ensemble constitué par les aéroports mentionnés au premier alinéa du présent I.

II. - Les véhicules terrestres et aériens utilisés pour les missions opérationnelles de défense, de sécurité, d'intervention, d'incendie et de secours ne sont pas concernés par ces programmes d'actions.

III. - Les programmes d'actions mentionnés au premier alinéa du I sont communiqués à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, qui en établit un bilan national au plus tard le 31 décembre 2017.

IV. - Un décret précise les modalités d'application du présent article ainsi que la liste des personnes publiques ou privées soumises aux obligations qu'il fixe.

.....

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. »

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 17 août 2015.

François Hollande

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,

Manuel Valls

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,

Ségolène Royal

La ministre du logement, de l'égalité des territoires et de la ruralité,

Sylvia Pinel

Texte 5



L'Europe a absolument besoin de systèmes de transport compétitifs pour pouvoir affronter la concurrence au niveau mondial, soutenir sa croissance économique, créer des emplois et assurer la qualité de vie au quotidien de sa population.

Pourquoi une politique des transports?

L'Europe a besoin de liaisons de transport bien développées afin de stimuler les échanges commerciaux et la croissance économique et de créer des emplois et de la richesse. Les réseaux de transport sont au cœur de la chaîne d'approvisionnement et constituent le fondement de l'économie d'un pays. Ils permettent aux marchandises d'être distribuées de manière efficace et aux personnes de se déplacer. Ils rendent des lieux accessibles, nous relient les uns aux autres et nous offrent une qualité de vie élevée.

Les transports sont l'une des pierres angulaires du processus d'intégration européenne et sont étroitement liés à la création et à la réalisation du marché intérieur, lequel stimule l'emploi et la croissance économique. Les transports sont considérés comme l'un des premiers domaines politiques communs de l'actuelle Union européenne et ont, à ce titre, été jugés essentiels à la réalisation de trois des quatre libertés d'un marché commun consacré par le traité de Rome en 1957 : la libre circulation des personnes, celle des services et celle des marchandises.

Sans liaisons et réseaux de transport fiables, cette libre circulation n'existerait pas. C'est la raison pour laquelle la politique des transports de l'UE a toujours eu pour objectif de surmonter les obstacles entre les États membres et de créer un espace unique de transport en Europe, avec des conditions de concurrence loyales pour et entre les différents modes de transport : routier, ferroviaire, aérien et maritime.

Au cours des soixante dernières années, les transports dans l'UE ont progressé de manière significative et continuent d'apporter une contribution considérable à la richesse et à l'emploi en Europe. Ce secteur emploie actuellement environ 10 millions de personnes, représente 4,5 % de l'ensemble des emplois dans l'UE et génère environ le même pourcentage de produit intérieur brut (PIB). La fluidité des liaisons de transport est également essentielle à l'économie européenne et aux exportations : le transport maritime représente en effet 90 % du commerce international de l'UE.

De nombreuses entreprises européennes sont leaders mondiaux dans le secteur des infrastructures, de la logistique et de la fabrication d'équipements de transport. De plus, les ménages européens dépensent actuellement 13,5 % de leur revenu dans des biens et services liés au transport, tels que des abonnements de train et des billets d'avion pour des voyages d'affaires ou d'agrément, ce qui en fait le deuxième poste budgétaire après les frais de logement.

Ces dernières décennies, l'évolution de la politique des transports de l'UE a permis de consolider le marché intérieur élargi de l'UE en ouvrant des marchés nationaux auparavant dominés par les monopoles publics, comme dans les secteurs du transport aérien et ferroviaire.

En outre, les obstacles à l'accès au marché, les disparités inutiles qui existent dans les normes techniques et administratives, et les distorsions de concurrence entre les États membres de l'UE en ce qui concerne les prix, les taxes et les autres frais, sont progressivement éliminés dans le cadre du processus de création d'un espace unique européen pour tous les modes de déplacement.

Cet objectif a été en grande partie atteint dans des domaines tels que le transport aérien, où une politique de libéralisation du marché lancée dans les années 90 a été à l'origine d'une période de croissance sans précédent.

Mais la libéralisation du marché ne suffit pas à elle seule à atteindre les objectifs de l'Union européenne consistant à améliorer les possibilités de déplacement en Europe et à garantir des services de transport de haute qualité, tant pour les citoyens que pour les entreprises.

Le développement, la modernisation et la rationalisation des infrastructures à l'échelle européenne sont également essentiels à la création de réseaux transfrontaliers homogènes pour les différents modes de déplacement. C'est la raison pour laquelle la politique des réseaux transeuropéens a été consacrée dans le traité de Maastricht sur l'UE, en 1992. En outre, le traité a intégré la dimension environnementale dans la politique des transports afin de permettre la réalisation du marché intérieur.

La politique des transports de l'UE vise également à aider et à protéger les personnes lorsqu'elles voyagent. Elle a permis, entre autres, de garantir et de défendre les droits des passagers. Désormais, lorsque des passagers subissent des retards, ce n'est plus à eux d'essayer de trouver ce qui s'est passé. Ils ont droit à l'information et savent qu'ils peuvent faire valoir ce droit auprès de l'entreprise de transport concernée. Les passagers souffrant d'un handicap et à mobilité réduite ont droit à une attention particulière.

L'UE est la première et la seule région au monde où les passagers bénéficient de droits de base complets et intégrés pour tous les moyens de transport. Ces droits se fondent sur les principes de non-discrimination, sur le droit de recevoir des informations précises, disponibles en temps utile et accessibles, ainsi qu'une assistance immédiate et appropriée. La politique de l'UE a permis de rendre les transports moins polluants, plus efficaces, plus sûrs et plus sécurisés. L'UE a réalisé de nombreux progrès dans ces domaines, à la fois techniques et réglementaires, pour tous les moyens de transport : routier, ferroviaire, aérien et maritime.

Historique des transports

Les transports ont été l'un des premiers domaines politiques communs de la Communauté économique européenne: ce secteur figure déjà dans le traité de Rome. Cependant, le traité ne définissait pas les fondements d'une politique commune des transports, ce qui signifie que les États membres ont dû se mettre d'accord sur la manière de l'élaborer. Les progrès à cet égard ont été très lents jusque dans les années 80, essentiellement parce que les gouvernements étaient réticents à l'idée d'abandonner le contrôle de leurs réseaux de transport nationaux, et également en raison d'importantes différences entre la réglementation et les infrastructures de transport au sein de chaque pays.

Frustré après plus de vingt-cinq années de législation fragmentaire, le Parlement européen a pris l'initiative sans précédent d'assigner le Conseil de l'Union européenne devant la Cour de justice européenne pour son incapacité à développer une politique commune des transports. L'arrêt de la Cour de mai 1985 a eu pour effet de donner une certaine impulsion politique et, finalement, des progrès ont été réalisés en faveur d'une politique commune.

Dates historiques de la politique des transports de l'UE

L'arrêt de la Cour de 1985 est rapidement suivi d'un livre blanc publié par la Commission européenne afin de promouvoir le marché intérieur. Il contient des références spécifiques aux transports et formule certains objectifs à atteindre pour 1992.

1986 : l'Acte unique européen remplace le vote à l'unanimité par le vote à la majorité qualifiée pour la politique des transports dans les secteurs aérien et maritime, ce qui permet de sortir de l'impasse politique des décennies précédentes.

1992 : le traité de Maastricht met en place des réseaux transeuropéens et intègre des normes de protection environnementale dans la politique des transports, élément renforcé dans le livre blanc de la

Commission publié la même année sur la politique commune des transports. Cette publication souligne le principe de mobilité durable ainsi que l'objectif d'ouverture des marchés du transport à la concurrence. En 1992, les bases d'une politique commune des transports sont jetées.

1997 : le traité d'Amsterdam introduit de nouvelles mesures de protection environnementale dans le secteur des transports. Il confère au Parlement européen des pouvoirs de codécision avec le Conseil dans pratiquement tous les domaines de la politique des transports. Au cours des années suivantes, la Commission a analysé les différences nationales et régionales en termes de coûts, de frais et de prix dans le domaine des transports afin de créer un meilleur climat de concurrence.

2001 : un nouveau livre blanc est publié, qui signale un changement d'orientation décisif en faveur d'une politique des transports respectueuse de l'environnement afin de s'adapter à la croissance inégale des différents modes de transport, à la congestion routière et ferroviaire en Europe, et aux effets croissants de la pollution. Il prédit une augmentation massive du trafic, en particulier dans le transport routier et aérien, ainsi que des problèmes sanitaires et environnementaux causés par une augmentation de la pollution.

2006 : une évaluation des progrès montre que davantage d'efforts doivent être consentis afin de lutter contre les conséquences négatives des transports sur l'utilisation de l'énergie et sur la qualité de l'environnement. Les mesures proposées comportent un plan d'action pour la logistique du transport de marchandises, des systèmes « intelligents » afin de rendre les transports plus écologiques et plus efficaces, et un plan visant à favoriser l'utilisation des voies navigables intérieures.

2011 : un livre blanc de suivi (« Feuille de route pour un espace européen unique des transports ») met l'accent sur le travail à réaliser afin d'achever le marché intérieur dans le domaine des transports. Il recommande, entre autres :

- d'établir des réseaux de transport intégrés regroupant différents moyens ou modes de transport;
- de créer des plates-formes (ou « nœuds ») multimodales et de supprimer les goulets d'étranglement déjà anciens d'origine technique, administrative ou attribuables au manque de capacités;
- d'améliorer les infrastructures dans les pays devenus membres de l'UE à partir de 2004;
- de privilégier la recherche et l'innovation, d'investir dans les transports de demain afin de réduire la dépendance vis-à-vis du pétrole, et de préparer les entreprises à atteindre les difficiles objectifs de décarbonisation sans restreindre la mobilité.

L'action de l'UE

Comment préférons-nous voyager?

En 2010, les Européens ont parcouru, en moyenne, environ 12 900 kilomètres chacun sur le territoire des 27 États membres de l'époque.

La voiture, qui reste le moyen de transport le plus largement répandu pour les particuliers, notamment en raison de son utilisation pour les déplacements courts de proximité et dans les zones rurales où il n'y a pas d'autre possibilité, représentait près de 74 % du total parcouru. Elle était suivie par l'avion avec 8 %, les autobus et les autocars avec à peu près le même pourcentage, le train avec 6 %, puis les véhicules motorisés à deux-roues, le tramway et le métro. Le transport maritime représentait moins de 1 % du total parcouru.

Pour le fret, les camions de transport de marchandises dominent toujours pour les distances courtes et moyennes. De même, le transport routier représentait près de la moitié du tonnage de fret en 2010, suivi par les navires de mer et les trains de marchandises, puis par les voies navigables intérieures et les oléoducs. Le fret aérien arrive en dernière position avec moins de 1 %, mais, malgré le faible volume qu'il représente, les coûts totaux de ce type de transport sont souvent bien plus élevés.

Quelle est l'ampleur de la pollution causée par les transports?

L'Union européenne est largement tributaire des combustibles fossiles pour faire fonctionner le secteur des transports. Les carburants provenant du pétrole représentent environ 96 % de l'approvisionnement énergétique total du secteur, le transport routier représentant de loin la plus grande part de l'énergie utilisée par tous les modes de transport.

La réalisation des objectifs de l'UE en matière de changement climatique nécessitera de réduire considérablement les émissions dues au transport, dont les émissions de dioxyde de carbone (CO²) représentent au moins 20 % des émissions de gaz à effet de serre de l'UE. Pour atteindre l'objectif de 80 % de réduction des émissions mondiales de gaz à effet de serre, objectif jugé indispensable pour maintenir le changement climatique dans des limites raisonnables (soit une augmentation de température de moins de 2° Celsius), le secteur des transports doit réduire ses émissions de 60 % d'ici à 2050.

La réduction des émissions dues au transport constitue un élément clé de la politique européenne, qui est soutenue par de nombreux projets et initiatives visant à réduire la congestion urbaine, à encourager l'utilisation de moyens de transport plus écologiques tels que le transport ferroviaire et les voies navigables intérieures, et à développer des carburants alternatifs non dérivés du pétrole dans les secteurs du transport maritime et automobile.

Le transport routier est le principal moyen de transport individuel, mais il est également le plus polluant: selon les dernières données disponibles, il produit environ 71 % des émissions totales de CO² dues au transport (et les voitures des particuliers représentent environ les deux tiers). Mais les autres secteurs polluent nettement moins. Les transports maritime et aérien représentent respectivement 14 % et 13 % des émissions, suivi par le transport fluvial, avec 2 %. Le train est le moyen de transport le moins polluant, avec moins de 1 % des émissions.

Étant donné qu'un quart des émissions dues au transport dans l'UE proviennent des zones urbaines, les villes jouent un rôle clé dans l'atténuation des effets du changement climatique. Nombre d'entre elles s'emploient également à lutter contre la congestion et à améliorer la mauvaise qualité de l'air.

Les projets soutenus par l'UE montrent déjà qu'il est possible d'opérer la transition vers une mobilité urbaine durable; en particulier, le programme Civitas, qui encourage les initiatives des villes pour l'utilisation de véhicules peu polluants, l'amélioration de la sécurité et la réduction de la congestion.

Les villes sont un microcosme de ce qui peut être réalisé à plus grande échelle, en particulier l'utilisation à grande échelle de carburants et de sources d'énergie alternatifs afin de réduire la dépendance vis-à-vis du pétrole. S'il est vrai que l'utilisation de ces carburants et sources d'énergie à grande échelle peut être encouragée dans les villes grâce à la flotte importante de bus, taxis et camionnettes de livraison utilisés dans les zones urbaines, de nombreuses zones rurales souffrent d'un manque d'infrastructures nécessaires. Cet aspect est pris en compte dans la stratégie de l'UE visant à promouvoir les carburants propres dans le domaine des transports afin de favoriser leur lancement sur le marché jusqu'ici limité en raison du manque d'infrastructures pour le rechargement des batteries et le ravitaillement en carburant, ainsi que du coût élevé des véhicules et du faible niveau de confiance des consommateurs.

Texte 6



DES VEHICULES PROPRES Pour réussir la transition énergétique

La transition énergétique dans les transports

Le développement des véhicules propres est une nécessité.

Une nécessité pour :

- réduire nos émissions de gaz polluants et protéger la santé des Français ;
- baisser une facture énergétique beaucoup trop lourde. Le secteur des transports représente aujourd'hui 70 % de la consommation finale des produits pétroliers.

Accélérons la mutation du parc automobile français

La loi sur la transition énergétique a pour ambition de faciliter l'accès des Français à un véhicule hybride ou électrique, d'aider les collectivités locales à financer des transports propres et d'accompagner les entreprises, la recherche, l'innovation. Des mesures très concrètes permettront d'accélérer la mutation du parc automobile français et créeront un véritable effet d'entraînement.

1. Pour les particuliers

Le bonus malus est pérennisé et majoré ; la prime à la conversion des véhicules les plus polluants vers des véhicules propres pourra atteindre 10 000 euros ; un crédit d'impôt pour l'installation de bornes de recharge permettra aux particuliers de s'équiper.

2. Pour les collectivités locales et l'État

Les collectivités locales pourront faire appel aux 5 milliards d'euros de prêts de la Caisse des dépôts pour financer des projets de transports propres. L'État et ses établissements publics devront respecter une part minimale de 50 % de véhicules propres lors du renouvellement de leurs véhicules.

3. Pour les entreprises

Les plans de déplacement d'entreprise seront généralisés pour favoriser le covoiturage et l'autopartage. La grande distribution devra réduire ses émissions de gaz à effet de serre liées au transport et à la logistique.

4. Pour la recherche

Dans le cadre des investissements d'avenir, 750 millions d'euros seront consacrés au véhicule du futur. L'innovation stimule la recherche, crée des emplois et permet aux filières de se développer.

Par ailleurs, pour créer un véritable effet de levier, 7 millions de bornes de recharge pour les véhicules électriques seront installées d'ici 2030 sur tout le territoire. 10 000 sont déjà accessibles au public en 2014. À travers ces mesures, le Gouvernement se donne les moyens de réussir la transition énergétique dans les transports.

Ségolène Royal

Ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

LES OBJECTIFS.

UNE SOCIETE BAS-CARBONE

La France s'est fixé comme objectif de diminuer de 30 % sa consommation d'énergies fossiles en 2030.

MOINS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET DE POLLUANTS DANS L'AIR

La réduction des émissions de gaz à effet de serre est impérative pour contenir à moins de 2 °C l'évolution moyenne de la température de la planète d'ici à 2050. La France s'est fixé un objectif de diviser par quatre ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050.

Le secteur des transports, à l'origine de 26% des émissions de gaz à effet de serre (GES), est particulièrement concerné. Le transport routier représente 95% des émissions de GES de ce secteur.

L'APRÈS-PÉTROLE

Le pétrole fournit aujourd'hui 98 % du carburant des transports. C'est une énergie émettrice de polluants dans l'air et de gaz à effet de serre. Les pays consommateurs fortement importateurs, comme la France, cherchent à développer des sources d'énergie alternatives et à réduire leur consommation et leurs importations.

DE L'AIR PUR

Les épisodes de pics de pollution et des valeurs moyennes souvent élevées rappellent l'impératif d'améliorer la qualité de l'air ; cette amélioration doit être continue, car les pollutions chroniques sont souvent plus nocives pour la santé. L'exposition des populations aux gaz polluants est un enjeu sanitaire de première importance. Or, les transports figurent parmi les premiers responsables de ces nuisances, particulièrement dans les zones urbaines.

NE PAS CONFONDRE POLLUTION DE L'AIR ET GAZ À EFFET DE SERRE

Les véhicules sont à l'origine de deux types bien distincts d'émissions dans l'atmosphère : les polluants de l'air, composés de gaz toxiques (monoxyde de carbone, oxydes d'azote...) ou de particules nocives qui ont un effet direct sur la santé (affections respiratoires et maladies cardiovasculaires) et le dioxyde de carbone ou CO². Principal gaz à effet de serre, il est responsable du changement climatique, mais a peu d'effet direct sur la santé. En 2012, le secteur des transports représentait : 59 % des émissions de Nox (transport routier 54 %, autres transports 5 %), 16 % des émissions de PM10 (transport routier 14 %, autres transports 2 %) 19 % des émissions de PM2,5 (transport routier 17 %, autres transports 2 %). Rapport SECTEN, avril 2014.

LA MOBILITE DURABLE

Le développement des véhicules propres devrait générer en France une activité économique de 15 milliards d'euros à l'horizon 2030.

LA ROUTE, LE TRAIN, LE TRAM, LE VELO

La mobilité durable concilie accessibilité, complémentarité des modes de transport et respect des objectifs écologiques. Cette politique passe par le développement de transports collectifs urbains, de lignes ferroviaires à grande vitesse, d'autoroutes de la mer. L'utilisateur a également les moyens désormais d'utiliser

autrement les transports grâce aux réseaux intelligents, multiples et interconnectés. Le lien de propriété entre utilisateur et véhicule pourrait disparaître et la location ou encore l'auto-partage se développer. C'est une nouvelle façon d'appréhender la mobilité.

L'INTERMODALITÉ

C'est la possibilité de combiner plusieurs modes de transport pour un même trajet. Par exemple, la route avec le train pour le transport de marchandises, le vélo avec le métro pour les personnes..

CONDUIRE AUTREMENT

Sécurité et responsabilité sont les maîtres mots de l'écoconduite. Chaque automobiliste peut diminuer le risque d'accident, réduire sa consommation de carburant et limiter les émissions de gaz à effet de serre et de polluants avec quelques gestes simples.

- Vérifier le bon fonctionnement du véhicule
- Conduire moins vite
- Adopter une conduite souple
- Couper le moteur lors d'un arrêt prolongé
- Limiter l'usage de la climatisation
- Vérifier la pression des pneus

LA CROISSANCE VERTE

Le développement des véhicules propres contribue à la croissance verte, une croissance durable et créatrice d'emplois. Le secteur devrait générer en France une activité économique de 15 milliards d'euros à l'horizon 2030 et contribuer au maintien de l'emploi dans la filière automobile. L'industrie sera dynamisée par la fabrication de nouveaux modèles et le développement de l'offre de services (location, entretien...).

LES SOLUTIONS

DES MESURES INCITATIVES

Le gouvernement agit sur tous les leviers pour favoriser la mobilité durable.

LE BONUS-MALUS : DE 150 À 6 300 € EUROS DE BONUS

Le dispositif du bonus-malus stimule le recours à des solutions technologiques plus sobres en énergie. Il agit à la fois sur l'offre et sur la demande : il oriente le choix des consommateurs vers des véhicules plus économes en énergie et incite les industriels à fabriquer des véhicules plus propres. Le bonus est versé pour l'achat d'un véhicule neuf dont le niveau d'émissions de CO² est inférieur à un certain seuil (de 150 à 6 300 € pour un véhicule neuf émettant moins de 90 gCO² /km en 2014). À l'inverse, les véhicules dont le taux d'émission est supérieur à un seuil sont frappés d'un malus (de 150 € pour un véhicule émettant plus de 130 gCO² /m à 8 000 €). La diminution des émissions moyennes de CO² des véhicules neufs a été accélérée depuis la mise en place du dispositif. Sur l'ensemble de l'année 2013, les émissions moyennes de CO² des véhicules neufs vendus en France se sont établies à 117 gCO² /km (127 gCO² /km dans l'Union européenne), en baisse de près de 7 g par rapport à 2012. Dans le cadre du projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte, une majoration du bonus jusqu'à 10 000 € sera mise en œuvre sous certaines conditions.

DE L'AIR DANS LES AGGLOMÉRATIONS

Des zones de circulation restreinte (ZCR) sont prévues par le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte. Grâce à cette mesure, les collectivités locales vont pouvoir créer des ZCR pour améliorer la qualité de l'air. Concrètement, il s'agit d'établir des restrictions de circulation pour les véhicules les plus polluants dans les zones urbaines polluées.

LE COMPAREUR DE VÉHICULES DE L'ADEME

Le site internet « Car Labelling » de l'Ademe permet de consulter les fiches de près de 6000 véhicules en comparant leur bonus écologique, leur consommation d'énergie et leurs rejets de CO₂ et de polluants réglementés.

<http://carlabelling.ademe.fr/>

UNE NOUVELLE DIMENSION POUR LES VEHICULES ELECTRIQUES

LES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE

Pour permettre le développement des ventes de véhicules électriques et hybrides rechargeables, il est nécessaire de développer un réseau de points de recharge accessibles au public. Le développement de points de recharge privés doit également être facilité. Le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte prévoit la mise en place d'un avantage fiscal pour inciter l'installation de bornes de recharge chez les particuliers. D'une manière générale, la France a pour objectif d'installer massivement des points de recharge : 7 millions de points pour les voitures électriques sont prévus pour 2030 (10 000 bornes publiques sont en service en 2014).

Tous les nouveaux espaces de stationnement seront équipés : parkings, centres commerciaux...

Enfin, les projets de déploiement à grande échelle de bornes de recharge de groupements de communes, ou ceux portés par une région ou un département, sont éligibles aux fonds du programme des investissements d'avenir, doté d'un budget de 50 millions d'euros.

LES BATTERIES ET LE RECYCLAGE

Le stockage de l'énergie propre sera l'une des clés du succès de la transition énergétique des transports et du développement de la mobilité électrique. L'autonomie des batteries doit progresser afin de permettre un essor de la filière des véhicules électriques. Les entreprises françaises sont déjà bien positionnées sur les secteurs des batteries de spécialité à haute valeur ajoutée (lithium-ion et lithium métal polymère). Le plan autonomie et puissance des batteries – un des 34 plans de reconquête industrielle – va permettre à la filière de se structurer en remontant la chaîne d'activité (intermédiaires chimiques produits en France) et en proposant des solutions industrielles sécurisées.

DES COMMANDES GROUPEES DE VEHICULES DECARBONES

Acquérir au moins 50 % de véhicules propres (électriques, hybrides rechargeables ou ayant un très faible niveau d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques), c'est l'objectif fixé aux services de l'État pour l'achat de leurs véhicules légers par le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte. En 2013, 308 véhicules électriques et 963 véhicules hybrides ont été achetés, soit 29 % des achats publics de véhicules. Les commandes publiques sont réalisées via une plate-forme d'achats, en partenariat avec La Poste. Cette opération de commande groupée constitue une puissance d'achat importante pour obtenir des fournisseurs un coût total de possession inférieur ou égal à celui des véhicules thermiques (aide de l'État déduite).

750 MILLIONS D'EUROS POUR LES TECHNOLOGIES DU FUTUR

Dans le cadre des investissements d'avenir et via le programme véhicule routier du futur géré par l'Ademe, une enveloppe de 750 millions d'euros finance le développement de nouvelles technologies. Au-delà du soutien à la recherche et au développement, l'État favorise le développement industriel de la filière des véhicules décarbonés.

Texte 7



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

LES TRANSPORTS PAR CÂBLE EN MILIEU URBAIN

La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte donne une place importante au développement des transports propres et prévoit de faciliter les projets de transport urbain par câble. La mise en application de l'article 52 de la loi a fait l'objet d'une ordonnance présentée par Ségolène Royal, ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, en Conseil des ministres du 18 novembre 2015.

- Le transport par câble n'est pas réservé à la montagne. Son développement en ville s'inscrit parfaitement dans les enjeux de la transition énergétique, tant sur le plan de l'économie d'énergie que sur celui de la diminution de la pollution atmosphérique. •
- C'est un mode de transport silencieux, propre, innovant en zone urbaine et peu consommateur d'espace en raison d'une emprise au sol réduite. •
- Il permet de franchir des obstacles, des dénivelés ou des coupures urbaines, de désenclaver des quartiers difficiles d'accès et de décongestionner les réseaux
- de transport des villes.

En France, l'essor du transport par câble est lié à celui des stations de sport d'hiver, marché désormais arrivé à maturité. Le développement de cette solution en zone urbaine va contribuer à l'innovation et à la création d'emplois sur notre territoire, pour la croissance verte.

L'ordonnance sur les transports urbains par câble permet de lever les difficultés liées aux règles de survol, qui pouvaient parfois nécessiter d'exproprier tous les terrains survolés. Au-delà d'une mesure technique, c'est donc le lancement d'une dynamique à la fois écologique, industrielle et de service en faveur du développement des transports publics urbains durables qui est lancée.

3 projets de téléphériques, à Brest, Créteil (continuité des transports au sud du terminus de la ligne 8 du métro) et Toulouse (desserte du nouveau centre de recherche sur le cancer) sont aujourd'hui très avancés et n'attendent qu'une simplification du régime de survol. D'autres initiatives, notamment à Orléans et à Grenoble, attendent également ce signal pour poursuivre leur développement.

Le transport par câble regroupe l'ensemble des systèmes de transport ayant recours au câble pour assurer le port et la traction des véhicules. Il concerne aussi bien des appareils au sol (funiculaire) que téléportés (téléphérique).

BREST

Le projet de téléphérique au-dessus de la Penfeld, entre la rue de Siam en centre-ville et le futur écoquartier des Capucins, symbolise l'avènement des projets de transport par câble en milieu urbain. Long de 450 m, il comprend deux stations, un pylône central de 80 mètres de hauteur et deux cabines de 60 places. Sa mise en service est prévue en 2016. Le projet est soutenu financièrement par le ministère du Développement durable à hauteur de 2,56 M€ dans le cadre de l'appel à projets Transport collectifs et mobilité durable .

FINANCEMENTS DE L'ETAT

Troisième appel à projets transports collectifs et mobilité durable

Le 18 décembre 2014, les 99 lauréats ont été annoncés, financés pour un montant de 450 M€. Les crédits proviennent principalement de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Quatre projets de transport par câble ont été retenus à Brest, Orléans et Boulogne-sur-Mer (2 projets).

Investissements d'avenir – Ville de demain

L'action Ville de demain fait partie du programme d'investissements d'avenir, piloté par le Commissariat général à l'investissement. Elle consiste à financer des actions innovantes et démonstratrices de la ville de demain, comme le projet de téléphérique à Toulouse.

Contrats de plan État-Région 2015-2020 (CPER).

Plusieurs projets de transport par câble sont en cours d'étude, notamment à Grenoble, Chambéry, Saint-Étienne et Créteil.