

- Actualité P.1
- Projet de loi de programmation pour un nouveau model énergétique français P.1
- Avis du CNTE P.2
- Avis du CESE
- Réforme ferroviaire P.2

Merci de nous faire connaître vos souhaits concernant cette lettre !

Contactez-nous à :
contact@mouvable.fr
Site internet :
www.mouvable.fr

Movable
Hôtel de CUB
Esplanade Ch. de Gaulle
33076 Bordeaux Cedex

Téléphone et Fax :
05.56.24.43.93

Actualité

A l'heure où la loi « [relatif à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral](#) » poursuit son parcours législatif (2e lecture devant l'AN à partir du 15 juillet), ce numéro de Mouv'actu s'écarte quelque peu de la réforme territoriale pour s'attarder sur deux projets de loi : [le projet de loi de programmation pour un nouveau modèle énergétique français](#) (examen par le parlement à l'automne 2014), et le projet de loi portant [réforme ferroviaire](#).

Projet de loi de programmation pour un nouveau model énergétique français - volet transport

La le P.J.L comporte un volet transport « Titre III Développer les transports propres pour améliorer la qualité de l'air et protéger la santé des français » qui s'articule en trois chapitres: le premier lié à l'efficacité énergétique et aux énergies renouvelables, le deuxième, la réduction des émissions et la qualité de l'air dans les transports, et le troisième, les mesures de planification relatives à la qualité de l'air.

Article 10 - A compter du 1er janvier 2016, les **parcs de plus de 20 automobiles** (véhicules < 3,5 tonnes) sont renouvelés dans la proportion minimale de 50%, par des véhicules électriques ou hybrides rechargeables. Les parcs des véhicules des services de sécurité et de secours sont exonérés. Dans les PTU, le non respect est punissable (article 16)

Article 11 - La loi fixe l'objectif de **7 millions de points de charge d'ici 2030** de tous types de véhicules électriques ou hybrides rechargeables, installés sur des places de stationnement des ensembles d'habitation et autres types de bâtiments, ou sur des places de stationnement accessibles au public.

Article 12 - L'Etat crée les conditions pour que la part de l'énergie produite à partir de **sources renouvelables** dans tous les modes de transports en 2020 **soit égale au moins à 10% de la consommation finale d'énergie dans le secteur des transports**.

Article 13 - Les **entreprises de la distribution définissent des actions visant à réduire de 10% en 2020 et de 20% en 2025 par rapport au niveau de 2015 les émissions de gaz à effet de serre** liés au transport des produits finis et rapportées aux quantités de marchandises qu'elles commercialisent sur le territoire français.

Article 14 - Le pouvoir de police du Président d'une intercommunalité de plus de 100 000 habitants est étendu pour délimiter par arrêté motivé une ou plusieurs **zones à circulation restreinte**. La circulation dans ces zones est interdites aux véhicules contribuant le plus à la pollution atmosphérique, afin de lutter contre cette pollution (en particulier : particules et d'oxyde d'azote). L'arrêté a une durée maximale de 3 ans.

Article 15 - Il précise que le covoiturage est une pratique non professionnelle, que l'objectif de réduction de la pollution de l'autopartage. Par ailleurs l'Etat favorise le déploiement de réseau de distribution de gaz naturel dans les ports pour les navires et les bateaux. Des servitudes pour les transports par remontées mécaniques hors zones de montagne et de passage en tréfonds sont créées.

Article 16 - Diverses mesures pénales - Article 17 - Mesures liées aux Dom-Tom
Articles 18 et 19 - Un plan national de réduction des émissions de polluant est arrêté afin d'atteindre ses objectifs et prenant en compte les enjeux économiques. Les zones de surveillances de la qualité de l'air est étendue. Les SRCAE et les PDU sont renforcés au regard de la lutte contre les émissions de polluant et de gaz à effet de serre.

Avis du CNTE

Le Conseil national de la transition énergétique (CNTE) approuve de traiter concomitamment la question des transports et de la mobilité dans le contexte de la transition énergétique et des enjeux de la qualité de l'air.

Toutefois, bien que les motorisations alternatives au moteur thermique doivent être soutenues et développées, le Conseil souligne que l'on ne doit pas se limiter aux seuls véhicules électriques. Le gaz et l'hydrogène doivent bénéficier des attentions des pouvoirs publics.

Les membres du CNTE attirent d'ailleurs l'attention sur les contraintes sur le réseau électrique que peut faire peser le développement en grand nombre de borne de recharge.

Ils insistent sur l'importance de considérer la question de la mobilité dans sa globalité et de ne pas se limiter aux seules propositions du projet de loi. A cet égard, la nécessité de la lutte contre l'étalement urbain, le développement des modes alternatifs à la route (y compris pour le fret) sont rappelés.

Le CNTE propose d'introduire des mesures du Plan de mobilité active ou de faire bénéficier d'avantages spécifiques les véhicules à fort taux d'occupation et mettent en avant les négociations collectives dans le cadre de PDE. Le principe d'un soutien aux mobilités alternatives pourrait être utilement ajouté dans la loi et se concrétiser notamment par exemple, par un volet « mobilité » dans l'appel à projet sur les territoires à énergie positive. Le projet de loi n'aborde pas la question de la précarité énergétique appliquée aux transports. L'abaissement des vitesses limites est évoqués mais ne recueille pas le consensus.

Avis du CESE

Concernant la question des transports, le Cese trouve le texte un peu court et se méfie du "tout-électrique" qui est mis en avant et promu par la ministre de l'Ecologie Segolène Royal. Selon lui, "la loi devrait consolider l'effort de recherche et d'innovation pour les véhicules du futur, de la 'voiture verte' jusqu'au 'véhicule 2.0' sans oublier les navires du futur, maritimes et fluviaux", envisager "le développement des alternatives au transport routier aérien et de l'intermodalité pour organiser la complémentarité des transports", accompagner les changements de comportements et prendre en compte "le développement d'approches territoriales globales passant par des règles d'urbanisme renforçant l'action contre l'étalement urbain ou par le développement de transports en commun de proximité et de qualité".

Projet de loi portant réforme ferroviaire

La [réforme ferroviaire](#) a été adoptée le 11 juillet par le Sénat bouclant la première lecture du Parlement. Le principe d'un groupe industriel intégré SNCF est adopté. Le groupe est constitué de deux branches SNCF réseau (gestion des infrastructures) et SNCF mobilité (exploitation ferroviaire, transporteur). Quelques éléments importants :

Article 1 - Cet article est le cœur de la réforme. Il cadre la [nouvelle organisation du système ferroviaire](#). Les sénateurs ont renforcé le rôle et le poids du futur Haut comité du système ferroviaire.

Article 1 bis A - Actualisation du régime juridique des [contribution locale temporaire](#) pour financer les aménagements d'une gare.

Article 2 - Fixe une règle d'or – [pas d'investissement non rentable](#) – destinée à limiter la mauvaise dette liés aux investissements sur le réseau. Ce sera au Parlement et non au gouvernement par décret de définir, chaque année, le ratio dette/marge opérationnelle dont le dépassement empêchera toute participation de SNCF Réseau au financement de ces investissements.

Article 2 bis B - La loi instaure les [lignes d'intérêt régional](#) : les régions sont compétentes pour créer ou exploiter des infrastructures de transport ferré ou guidé d'intérêt régional.

Article 3 - Pour des gares prioritaires SNCF Mobilité établit un [plan de stationnement sécurisé des vélos](#).

Article 5 bis - [La région définit la politique tarifaire](#) des services d'intérêt régional en vue d'obtenir la meilleure utilisation sur le plan économique et social du système de transport. Les régions voient leur rôle de chef de file à l'aménagement des gares étendu à tous types de gares.

Article 5 ter - Le sénat adopte la création d'un [versement transport \(VT\) interstitiel affecté aux régions](#) pour financer les TER – "dans la limite de 0,55%" de la masse salariale.

Article 4 - L'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf) est renforcée. Elle n'a plus de commissaire au gouvernement qui dans le texte initial, devait orienter les décisions de l'organisme.

Articles 6 - Volet social du projet de loi - Article 6 bis - Sécurité - Article 7 - Certification des tarifications SNCF par l'ARAF - Articles 9 à 19 - Dispositions spécifiques ou à caractère transitoire

Une commission mixte paritaire (CMP) est parvenue ce 16 juillet à un accord sur le projet de loi de réforme ferroviaire qui sera soumis à l'Assemblée le 21 juillet et au Sénat le 22 pour son vote définitif.