

**Dispositions relatives aux transports  
de la loi n°2015-992 du 17 août 2015  
relative à la transition énergétique pour la croissance verte**

Projet phare de Ségolène Royal, Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie pour le quinquennat, la loi comporte 215 articles en 98 pages.

Les transports publics restent les grands absents de cette loi malgré un titre III intitulé « *développer les transports propres pour améliorer la qualité de l'air et protéger la santé* », essentiellement centré sur la mobilité individuelle. On peut toutefois noter que les actions de lobbying menées par l'UTP ont permis de recentrer le texte et d'en limiter certaines dérives.

Sont présentées ci-dessous, les principales dispositions impactant les transports publics et la mobilité urbaine.

- **Priorité aux modes alternatifs** (articles 36 et 40)  
La loi s'inscrit dans la continuité des lois Grenelle de l'Environnement et affiche des ambitions en faveur des transports en commun ou alternatifs.  
C'est ainsi que les notions de « *report modal* », de « *lutte contre l'étalement urbain* », de « *développement du télétravail* » devront figurer dans la politique nationale des transports.  
De plus, l'Etat devra définir « *une stratégie pour le développement de la mobilité propre* », dont un élément a trait aux « *reports modaux de la voiture particulière vers les transports ne commun terrestres .../... du transport routier vers le transport ferroviaire .../...* ».
- **Alternative au tout routier pour le transport de marchandises** (articles 35 et 36)  
La loi prévoit le soutien aux expérimentations en ville ainsi que la possibilité d'orienter la décision dans les marchés publics en faveur du mode ferroviaire ou fluvial.
- **Renouvellement du parc bus et autocars** (article 37 III)  
Il s'agit du volet le plus important concernant les transports publics. Cette disposition touche les réseaux dotés de plus de 20 véhicules, soit 78 % des réseaux urbains selon la dernière enquête sur le parc roulant de l'UTP.  
Ainsi, la loi prévoit, qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020 (dès le 1<sup>er</sup> janvier 2018 pour ce qui concerne la RATP), 50 % du renouvellement du parc sera assuré avec « *des autobus et des autocars à faibles émissions définis en référence à des critères fixés par décret* », puis en totalité à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025.  
On peut toutefois s'interroger sur l'alinéa introduit par le législateur relatif à la réalisation d'une « *étude technico-économique sur l'opportunité d'acquérir .../... de (tels) véhicules* », sans en préciser l'objectif.

En ce qui concerne la définition des véhicules à faibles émissions, un projet de décret a été rédigé dès juin, par les services de l'Etat, pour permettre une application rapide de ces mesures, comme souhaité par la Ministre.

C'est ainsi qu'une première réunion de concertation s'est tenue le 19 juin en présence des différents organismes concernés : GART, STIF, ADF, UTP, FNTV, groupes de transport, CSIAM, constructeurs, ADEME... Au regard des arguments avancés (inadéquation des périmètres, fortes réductions des polluants des motorisations Euro VI, absence d'offres industrielles de motorisation électrique à grande échelle et pour tous les segments de véhicules, méconnaissance des réalités d'exploitation des réseaux, nouvelles exigences de compétences et de formation des personnels...), la DGEC et la DGITM reviendront vers les parties prenantes avec une nouvelle proposition de décret, début septembre 2015.

- **Sanctuarisation des couloirs bus** (article 37 IX)

La loi vient conforter les voies réservées aux transports collectifs, qui ne pourront servir d'espaces d'expérimentation pour des véhicules à délégation partielle ou totale de conduite, « *sauf s'il s'agit de véhicules affectés à un transport public de personnes* ».

Toutefois, la loi prévoit qu'une ordonnance sera prise, avant août 2016, pour proposer des mesures en faveur de l'expérimentation sur voie publique de ce type de véhicule, répondant ainsi à une demande forte de l'industrie automobile.

- **Limitation de la vitesse de circulation dans tout ou partie d'une commune** (article 47)

D'application immédiate, cette disposition offre aux maires la possibilité de modérer la vitesse de circulation sur tout ou partie des voies, pour des motifs « *de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement* ».

Il est souhaité que de telles mesures soient prises en parfaite concertation entre les communes et l'autorité organisatrice de la mobilité de l'agglomération concernée.

- **Création des zones à circulation restreinte** (article 48 I)

La loi réintroduit la notion de zone d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA), apparue dans la loi « Grenelle de l'Environnement 2 » de 2012, pour les territoires disposant d'un plan de protection de l'atmosphère (PPA). Le dernier recensement de l'ADEME en dénombre 36 en France.

Ainsi, ce type de dispositif comprenant des mesures de restriction de circulation pour les véhicules les plus polluants ne pourrait concerner que les agglomérations de plus de 250 000 habitants qui le souhaitent et quelques autres agglomérations figurant dans un périmètre de PPA.

A titre d'information, ce zonage correspond aux « low emission zones (LEZ) » promues par l'Union Européenne dès les années 2010 et déjà introduites à Londres, Stockholm, Berlin ou Milan et dans de nombreuses villes moyennes en Allemagne et aux Pays-Bas.

- **Obligation des plans de mobilité dans les entreprises des 100 personnes** (article 51)

Le plan de mobilité (ex plan de déplacements entreprise, encouragé par la loi Solidarité et Renouvellement Urbains de 2000), est désormais précisé quant à son contenu.

Il est rendu obligatoire dans les grands établissements (100 personnes sur un même site) présents dans les agglomérations couvertes par un plan de déplacements urbains (PDU), soit a minima celles de plus de 100 000 habitants. Toutefois, aucun délai n'est précisé pour l'établissement de ce plan.

A titre d'information, cette obligation existe depuis 1998 en Italie, via l'instauration d'un « responsable de la mobilité d'entreprise » pour les organismes publics et entreprises de plus de 300 employés.

La loi prévoit également la possibilité de plan interentreprises, permettant ainsi à des PDIE existants d'être en conformité avec la réglementation.

- **Encouragement du co-voiturage** (article 52)

Pour la première fois, le covoiturage est clairement défini : « *l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte* ».

La loi prévoit également que les collectivités locales, tout comme les grandes entreprises (plus de 250 salariés), facilitent ce type de pratiques, via notamment la mise en relation entre conducteur et passager(s), la création d'aires dédiées ou l'offre de conditions de circulation privilégiées.

- **Encouragement aux voies réservées sur certaines autoroutes urbaines et routes nationales en proximité de grandes agglomérations** (article 56)

La loi prévoit la remise d'un rapport du Gouvernement au Parlement, avant l'été 2016, sur l'opportunité de réserver une voie de circulation, quand le réseau en comporte au moins trois existantes, pour les transports en commun, les taxis, l'auto-partage, les véhicules à très faibles émissions et le covoiturage. Ce rapport présentera également les mesures législatives ou réglementaires à même de faciliter la mise en œuvre de ce type de dispositifs de décongestion des trafics.

A titre d'information, le principe de la voie réservée au « high occupancy vehicle (HOV) », le plus souvent trois personnes, est fortement utilisé dans les grandes villes nord-américaines (USA, Canada,). Cette voie est souvent connue sous le nom de « diamond lane », au regard du pictogramme en losange qui figure sur la chaussée.