

ASSEMBLÉE NATIONALE

19 mai 2015

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE - (N° 2736)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

AMENDEMENT

N° 984 (Rect)

présenté par
le Gouvernement

ARTICLE 9

I. – À l'alinéa 7, après la référence :

« Art. L. 224-7. – »,

insérer les mots :

« Sous réserve des dispositions du troisième alinéa, ».

II. – En conséquence, après l'alinéa 8, insérer l'alinéa suivant :

« L'État, ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements, le Syndicat des transports d'Île-de-France et la métropole de Lyon, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement un parc de plus de vingt autobus et autocars pour assurer des services de transport public de personnes réguliers ou à la demande, acquièrent ou utilisent lors du renouvellement du parc, dans la proportion minimale de 50 % à partir du 1^{er} janvier 2020 puis en totalité à partir du 1^{er} janvier 2025, des autobus et autocars à faibles émissions définis en référence à des critères fixés par décret selon les usages desdits véhicules, les territoires dans lesquels ils circulent et les capacités locales d'approvisionnement en sources d'énergie. La proportion minimale de 50% s'applique toutefois à la Régie autonome des transports parisiens dès le 1^{er} janvier 2018. »

III. – En conséquence, au début de l'alinéa 9, insérer les mots :

« Sans préjudice des dispositions de l'alinéa précédent, ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

La feuille de route adoptée à l'issue de la Conférence Environnementale de fin d'année 2014 prévoit de stimuler l'innovation technologique et la croissance verte dans les transports, et plus particulièrement d'« accélérer le déploiement de bus et de cars propres dans les services de transport urbain, périurbain et interurbain ».

J'ai organisé une table ronde sur ce sujet en début de semaine en présence de tous les acteurs concernés : représentants des collectivités locales, autorités organisatrices des transports, des entreprises de transport public de voyageurs et des constructeurs de bus et cars.

Il en ressort :

- l'importance de donner de la visibilité à tous ces acteurs pour qu'ils puissent développer sans délais les solutions techniques et organisationnelles de demain, dans une approche collective qui permettra des gains d'échelle ;

- la nécessité de garder une souplesse dans l'application pour tenir compte des usages (autobus, autocars, etc ...), des territoires dans lesquels ils circulent (densité de population, milieu urbain ou rural, etc ...), et du degré de développement des technologies et tout particulièrement du réseau d'avitaillement, ce qui nous renvoie à la stratégie de développement de l'article 9bis.

C'est pourquoi je vous propose cet amendement du gouvernement qui fixe des jalons temporels précis pour le renouvellement des flottes mais permet une certaine souplesse dans son application via un décret en Conseil d'État.

Les travaux d'élaboration de ce décret vont commencer sans délais avec les parties prenantes de la table ronde.

L'État, via la RATP, restera exemplaire et ouvrira la voie pour la mise œuvre de ces dispositions dès l'année 2018.