

ASSEMBLÉE NATIONALE

19 septembre 2014

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE - (N° 2188)

Retiré

AMENDEMENT

N ° 728

présenté par

M. Plisson, rapporteur et M. Chanteguet

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 13, insérer l'article suivant:**

La sous-section 1 de la section 1 du chapitre IV du titre I^{er} du livre II du code des transports est ainsi modifiée :

I. Au 9° de l'article L. 1214-2, les mots : « des entreprises et » sont supprimés.

II. Après l'article L. 1214-8-1, est inséré un article L. 1214-8-2 ainsi rédigé :

« *Art. L. 1214-8-2.* – I. Dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains, toute entreprise regroupant au moins 50 travailleurs sur un même site au 1^{er} janvier 2017 élabore un plan de déplacements d'entreprise pour améliorer la mobilité de son personnel et encourager l'utilisation des transports en commun et le recours au covoiturage. Le plan de déplacements d'entreprise est communiqué à l'autorité organisatrice du plan de déplacements urbains.

« II- Le plan de déplacements d'entreprise définit une stratégie de long terme pour contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports et à faire évoluer les comportements du personnel de l'entreprise. Les mesures auront pour objectif de diminuer l'autosolisme, défini comme l'usage individuel de la voiture, d'encourager un report modal vers les modes actifs comme le vélo et la marche à pied, vers les modes de transports collectifs comme les transports publics, les transports collectifs routiers et ferroviaires, et d'inciter au covoiturage et à l'autopartage, tout en augmentant l'efficacité des modes de déplacements et des livraisons de marchandises.

« Le plan de déplacements d'entreprise peut comporter des mesures de recours au télétravail, de flexibilité des horaires et de développement des places de stationnement pour les vélos.

« III- L'entreprise qui ne respecte pas l'obligation définie au I du présent article fait l'objet d'un avertissement de l'autorité organisatrice du plan de déplacements urbains dans les six mois suivant l'entrée en vigueur du présent article, et ne peut bénéficier du soutien technique et financier de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. L'entreprise qui ne satisfait pas à l'obligation définie au I au 1^{er} janvier 2018 ne pourra accéder aux marchés publics.

« IV- Les entreprises procèdent à l'évaluation de leurs plans de déplacement au regard des objectifs fixés par la loi n° du relative à la transition énergétique pour la croissance verte avant le 31 décembre 2020.

« V. Les entreprises employant plus de 50 travailleurs situées sur un même site regroupant plus de 250 salariés peuvent mettre en place un plan de déplacements inter-entreprises au lieu du plan de déplacements d'entreprise prévu au I du présent article. Le plan de déplacement inter-entreprises vise les mêmes objectifs que le plan de déplacements d'entreprise.

« VI - Les entreprises de moins de 50 travailleurs situées sur un même site regroupant plus de 250 salariés peuvent mettre en place un plan de déplacement inter entreprises. Ce plan vise les mêmes objectifs que le plan de déplacements d'entreprise. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Chaque Français émet en moyenne deux tonnes de CO2 en raison de ses déplacements quotidiens. 70% des actifs français utilisent leur voiture pour se rendre au travail tous les jours, une proportion qui a diminué d'un point et demi seulement entre 1999 et 2010 et a même augmenté de 6 points dans les espaces en dehors des zones urbaines (source INSEE). La part des déplacements en transport en commun ne représente que 15% des actifs, les 15% restants se déplaçant en majorité à pied et les autres en vélo. Plus de 90% des allers-retours domicile-travail directs sont effectués par un individu voyageant seul.

Les solutions sont connues mais sous-utilisées en l'absence d'incitation forte ou d'obligation mais aussi d'information et d'accompagnement des individus pour optimiser leurs déplacements. Les plans de déplacement d'établissement sont un outil efficace pour agir directement à la source des déplacements et apporter le conseil et le cadre nécessaires au changement de comportement.

Les entreprises pouvant d'ores et déjà bénéficier d'aides techniques et financières de la part de l'Ademe et de certaines collectivités locales pour la mise en place d'outils de planification des déplacements à l'échelle d'un établissement. Ces initiatives se multiplient mais restent insuffisantes à l'heure où le poids du secteur des transports sur les émissions de gaz à effet de serre continue d'augmenter faute d'inflexion dans les choix du mode de transport.

Cet amendement vise donc à rendre obligatoires les plans de déplacements d'entreprises, à l'instar de ce qui se fait déjà en Belgique, dans les établissements regroupant plus de 50 salariés afin d'encourager au covoiturage, à la réorganisation du travail (télétravail, horaire flexibles pour éviter les problèmes de congestion), les modes actifs (avec les parkings vélos en entreprises), les transports en commun et l'intermodalité dont les possibilités sont souvent méconnues ou mal évaluées par les usagers qui ne bénéficient pas de système d'information multimodale.

Il incite également au regroupement des PDE en plan de déplacement inter entreprises (PDIE) afin de démultiplier le potentiel d'appariements pour le covoiturage et d'atteindre une masse critique de covoitureurs ou de faire émerger de nouveaux besoins d'offres de transports (transports publics ou pistes cyclables par exemple).

Seule une minorité d'entreprises ont établi des objectifs dans le cadre de leur plan de déplacement entreprise, il convient donc d'introduire des objectifs qualitatifs et quantitatifs dans l'article du code des transports qui instaure le plan de déplacement entreprises (relatif au PDU)