



## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>58422</b>	De <b>M. Hervé Féron</b> ( Socialiste, républicain et citoyen - Meurthe-et-Moselle )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Écologie, développement durable et énergie		<b>Ministère attributaire</b> > Écologie, développement durable et énergie
<b>Rubrique</b> > énergie et carburants	<b>Tête d'analyse</b> > économies d'énergie	<b>Analyse</b> > transports collectifs. développement.
Question publiée au JO le : <b>01/07/2014</b> Réponse publiée au JO le : <b>01/09/2015</b> page : <b>6687</b> Date de changement d'attribution : <b>27/08/2014</b> Date de renouvellement : <b>07/10/2014</b> Date de renouvellement : <b>13/01/2015</b> Date de renouvellement : <b>21/04/2015</b>		

### Texte de la question

M. Hervé Féron attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur le caractère nécessaire et urgent d'une stratégie nationale d'aménagement urbain et de développement des transports collectifs pour réussir la transition énergétique. Le projet de loi sur la transition énergétique, dévoilé cette semaine, prévoit la mise en place de sept millions de points de recharge de voitures électriques en France d'ici à 2030. Ce projet, en permettant au plus de monde possible d'avoir accès à la voiture électrique, doit permettre de réduire les émissions de CO2 de 40 % d'ici 2030. La voiture électrique est donc considérée comme un véhicule propre. Or ces voitures sont produites grâce au charbon ou au fioul ; leur construction entraîne donc mécaniquement des émissions de CO2. Il importe donc aussi pour réussir la transition énergétique et la reconversion écologique de changer nos modes de consommation individualistes en optant pour le « moins de voitures ». Le projet d'extension du parc électrique, inévitable dans certains cas (comme la livraison en ville), va de pair avec le nécessaire développement des transports en commun et des techniques de co-voiturage et d'auto-partage qui restent pour le moment à la marge. À l'intérieur et en dehors des villes, la priorité doit aller aux infrastructures de transport alternatives au routier et à l'aérien et à l'aménagement urbain (éco-quartiers) pour lutter contre l'étalement et réduire au maximum les migrations pendulaires. Dans le cadre de la discussion du projet de loi pour la transition énergétique, il l'invite donc à préciser les mesures que le Gouvernement entend mettre en place dans le secteur des transports, qui est le premier contributeur en France des émissions de gaz à effet de serre.

### Texte de la réponse

La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, prévoit à son article 40 la définition par l'État d'une stratégie globale de développement de la mobilité propre. L'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules constitue l'un des volets de cette stratégie, en lien avec les mesures de développement et de déploiement de véhicules à faibles émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques présentes dans la loi (obligations d'achat dans le cadre du renouvellement des flottes publiques, de taxis et de loueurs de véhicules, développement des infrastructures d'alimentation en carburant alternatif...). Les autres volets de cette stratégie abordent plus largement la problématique des transports et des déplacements. Sont concernés : - les reports modaux de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres (dont le

développement et le déploiement, aux termes de l'article 36 de la loi, constituent une priorité tant au regard des exigences de la transition énergétique que de la nécessité d'améliorer le maillage et l'accessibilité des territoires), le vélo et la marche à pied, ainsi que du transport routier vers le transport ferroviaire et fluvial (l'article 35 de la loi donne un cadre de soutien et de valorisation des expériences visant à créer des espaces logistiques favorisant notamment l'utilisation du transport ferroviaire ou guidé et du transport fluvial) ; - le développement des modes de transports collaboratifs, notamment l'auto-partage ou le covoiturage (à ce titre, l'article 34 de la loi donne au Syndicat des transports d'Île-de-France la capacité à agir pour développer notamment ces nouvelles mobilités) ; - l'augmentation du taux de remplissage des véhicules de transport et de marchandises. Cette stratégie sera fixée par voie réglementaire, soumise, pour avis, au Conseil national de la transition écologique, puis transmise au Parlement.