

Loi TECV

La transition vers une mobilité durable

2016

LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE pour la **CROISSANCE VERTE**

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, publiée au Journal Officiel du 18 août 2015, va permettre à la France de contribuer plus efficacement à la lutte contre le dérèglement climatique et de renforcer son indépendance énergétique en équilibrant mieux ses différentes sources d'approvisionnement.

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
Bourgogne-Franche-Comté

www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr/



SOMMAIRE

1 - LES GRANDS OBJECTIFS DE LA LOI.....	4
2 - LES ENJEUX DE MOBILITÉ.....	4
3 - LES MESURES DE LOI POUR UNE MOBILITÉ DURABLE.....	4
3.1 - Les plans de mobilité entreprises.....	5
3.2 - Favoriser l'usage du vélo.....	6
3.2.1 - Versement d'une indemnité kilométrique vélo par les employeurs privés.....	6
3.2.2 - Réduction d'impôts pour les employeurs.....	6
3.2.3 - Les places de stationnement vélo.....	7
3.3 - Développer le covoiturage.....	9
3.4 - Favoriser la transition du parc automobile vers des véhicules à faibles émissions.....	10
3.4.1 - Une offre de transport efficiente.....	10
3.4.2 - Favoriser l'acquisition de véhicules à faible émissions.....	10
3.4.2.a - Renouvellement de flotte de véhicules.....	10
3.4.2.b - Dispositif d'aide à l'acquisition de véhicules peu polluants.....	11
3.5 - Mesures relatives à la circulation des véhicules.....	12

1 - Les grands objectifs de la loi

La loi TECV a été publiée le 18 août 2015. Sur la base d'objectifs chiffrés, cette loi définit les actions visant à contribuer plus efficacement à la lutte contre le dérèglement climatique et renforcer l'indépendance énergétique. Elle concerne de nombreux secteurs dont les principaux émetteurs de GES tels que le bâtiment et le transport.

- Réduire de 40 % des émissions de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 1990
- Diminuer de 30 % la consommation d'énergies fossiles en 2030 par rapport à 2012
- Porter la part des énergies renouvelables à 32 % de la consommation énergétique finale d'énergie en 2030 et à 40 % de la production d'électricité
- Réduire la consommation énergétique finale de 50 % en 2050 par rapport à 2012
- Diminuer de 50 % le volume de déchets mis en décharge à l'horizon 2050
- Diversifier la production d'électricité et baisser à 50 % la part du nucléaire à l'horizon 2025.

2 - Les enjeux de mobilité

Le secteur des transports en chiffres Le secteur des transports est le premier émetteur de gaz à effet de serre avec 27% des émissions totales en 2011. Le transport routier est un contributeur important de la pollution de l'air car il représente 15% des émissions nationales de particules et 56% des émissions d'oxyde d'azote.

3 - Les mesures de loi pour une mobilité durable

Dans le secteur des transports, les principales orientations sont les suivantes :

- développer le covoiturage (plan de mobilité d'entreprises, schéma de déploiement des aires de covoiturage, favoriser ce mode en cas de circulation restreinte et pour les péages autoroutiers)
- développer l'usage du vélo (intégration de la location du vélo dans la prise en charge par l'employeur, indemnité kilométrique vélo, exonération d'impôts pour les employeurs qui mettent à disposition des vélos pour le domicile -travail)
- favoriser la transition du parc automobile vers des véhicules à faibles émissions (primes à l'acquisition, obligation de renouvellement de flottes, sanctions filtres à particules, renforcement des contrôles techniques)
- améliorer la coordination des acteurs (plan de mobilité obligatoire pour les entreprises de plus de 100 salariés, plans de mobilité rurale)

3.1 - Les plans de mobilité entreprises

- **De quoi s'agit-il ?**

- Il vise à optimiser et à augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise, en particulier ceux de son personnel, dans une perspective de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et de réduction de la congestion des infrastructures et des moyens de transports.
- « Le plan de mobilité évalue l'offre de transport existante et projetée, analyse les déplacements entre le domicile et le travail et les déplacements professionnels, comprend un programme d'actions adapté à la situation de l'établissement, un plan de financement et un calendrier de réalisation des actions, et précise les modalités de son suivi et de ses mises à jour.
- « Le programme d'actions peut notamment comporter des mesures relatives à la promotion des moyens et usages de transports alternatifs à la voiture individuelle, à l'utilisation des transports en commun, au covoiturage et à l'auto-partage, à la marche et à l'usage du vélo, à l'organisation du travail, au télétravail et à la flexibilité des horaires, à la logistique et aux livraisons de marchandises.*

- **Quelles sont les conditions ?**

- Le plan de mobilité est transmis à l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente ou à l'autorité territorialement compétente pour élaborer le plan de mobilité rurale.
- Dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains, toute entreprise regroupant au moins cent travailleurs sur un même site élabore un plan de mobilité pour améliorer la mobilité de son personnel et encourager l'utilisation des transports en commun et le recours au covoiturage. L'entreprise qui ne respecte pas cette obligation ne peut bénéficier du soutien technique et financier de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.
- Les entreprises situées sur un même site peuvent établir un plan de mobilité interentreprises, qui vise les mêmes objectifs que le plan de mobilité défini au I et est soumis à la même obligation de transmission à l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente ou à l'autorité territorialement compétente pour élaborer le plan de mobilité rurale.
- Cette obligation s'applique à compter du 1er janvier 2018.

3.2 - Favoriser l'usage du vélo

De nouvelles mesures sont mises en place afin d'inciter les employeurs à développer les trajets à vélo de leurs salariés

3.2.1 - Versement d'une indemnité kilométrique vélo par les employeurs privés

- **De quoi s'agit-il ?**
 - Une indemnité kilométrique vélo (IKV) pour les salariés qui pédalent entre leur domicile et leur lieu de travail, que ce soit à vélo ou à vélo à assistance électrique, est fixée à 0,25 € par kilomètre parcouru.
 - Cette indemnité, applicable pour le moment uniquement aux salariés du secteur privé, peut être prise en charge de façon facultative par l'employeur. Le dispositif n'est pas applicable aux salariés du secteur public tant que le décret spécifique d'application n'est pas paru au Journal officiel.
- **Quelles sont les conditions ?**
 - Les modalités d'application de l'IKV doivent faire l'objet :
 - soit d'un accord entre l'employeur et les représentants d'organisations syndicales représentatives dans l'entreprise,
 - soit d'une décision unilatérale de l'employeur après consultation du comité d'entreprise ou des délégués du personnel, s'il en existe.
 - La prise en charge par l'employeur peut être cumulée avec le remboursement des abonnements transports pour les trajets de rabattement vers des arrêts de transport public.
 - Pour l'employeur, cette participation à l'indemnité vélo est exonérée de cotisations sociales, dans la limite de 200 € par an et par salarié, et sur la base des kilomètres parcourus par les salariés pour se rendre à leur travail. Si l'employeur verse au-delà de ce plafond annuel, il doit payer des cotisations sociales sur la part dépassant le plafond.
 - Pour le salarié, l'indemnité kilométrique est exonérée d'impôt sur le revenu, comme c'est déjà le cas pour la contribution de l'employeur aux frais de transport en commun des salariés ou d'abonnement à des services publics de location de vélos. Toutefois, cette exonération est limitée pour l'IKV à 200 € par an.

3.2.2 - Réduction d'impôts pour les employeurs

- **De quoi s'agit-il ?**
 - Depuis le 1er janvier 2016, une entreprise qui met, de façon facultative, à disposition de ses salariés des vélos, pour leurs déplacements domicile-lieu de travail, peut réduire du montant de son impôt sur les sociétés les frais générés par cette mise à disposition gratuite, dans la limite de 25 % des frais engagés pour l'achat ou l'entretien de la flotte de vélos, y compris s'ils sont électriques.
- **Quelles sont les conditions ?**
 - Cette réduction d'impôt ne concerne que les entreprises soumises à l'impôt sur les

sociétés. Les entrepreneurs individuels (commerçants, artisans, professionnels libéraux, auto-entrepreneurs...) soumis à l'impôt sur le revenu ne peuvent pas en bénéficier.

- Pour déterminer les frais ouvrant droit à la réduction d'impôt, peuvent être retenues les dépenses suivantes :
 - amortissements fiscalement déductibles d'acquisition de vélos,
 - amortissements ou charges déductibles des achats ou locations d'équipements de sécurité : casques, protections, gilets réfléchissants, antivols...
 - frais d'assurance contre le vol couvrant les déplacements à vélo des salariés entre leur domicile et leur lieu de travail,
 - frais d'entretien des vélos,
 - amortissements fiscalement déductibles relatifs à la construction, à l'aménagement ou à la location d'une aire de stationnement ou d'un local dédié aux vélos.
- Les frais de location de vélos ne sont pas éligibles à la réduction d'impôt.
- Lorsque le montant de la réduction d'impôt dépasse le montant de l'impôt dû, le solde non imputé n'est ni restituable, ni reportable (la réduction s'impute sur l'impôt dû au titre de l'exercice au cours duquel les frais ont été générés).

3.2.3 - Les places de stationnement vélo

- **De quoi s'agit-il ?**

- Tout bâtiment neuf, industriel, commercial (y compris les complexes de cinéma) ou accueillant un service public, comprenant des places de stationnement destinées aux employés ou à la clientèle, doit prévoir des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos.

- **Quelles sont les conditions ?**

- Cette obligation est applicable aux demandes de permis de construire déposées à partir du 1er janvier 2017.
- Cet espace doit être situé :
 - soit au rez-de-chaussée du bâtiment,
 - soit au premier sous-sol,
 - soit à l'extérieur du bâtiment, à condition qu'il soit couvert, clos et situé sur la même unité foncière que le bâtiment.
- Il peut être constitué de plusieurs emplacements situés à des endroits différents.
- L'espace réservé aux vélos doit être surveillé ou comporter un système de fermeture sécurisé et des dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre et au moins une roue.
- La capacité de stationnement doit être en adéquation avec le nombre de personnes accueillies dans le bâtiment :
- dans les bâtiments de bureaux, la superficie du parc à vélos doit représenter 1,5 % de la surface de plancher,
- dans les bâtiments à usage industriel ou tertiaire, ou accueillant un service public, le

nombre de places de vélo doit être calculé par rapport à 15 % de l'effectif total de salariés accueillis simultanément dans les bâtiments, sur déclaration du maître d'ouvrage,

- dans les bâtiments commerciaux, le nombre de places de vélo doit correspondre à 10 % du nombre de clients et de salariés accueillis simultanément, sur déclaration du maître d'ouvrage.
- Par exemple, un bâtiment industriel accueillant 200 salariés doit comporter 30 places de stationnement pour vélos ; s'il s'agit de bureaux, dont la surface de plancher est de 10 000 m², le parc à vélos doit avoir une surface de 150 m² minimum.

3.3 - Développer le covoiturage

- **De quoi s'agit-il ?**
 - Le covoiturage est désormais défini à l'article L.3132-1 du code des transports comme 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. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux.
- **Quelles sont les dispositions de la loi ?**
 - Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) doivent réaliser un schéma de développement des aires de covoiturage, seules ou en collaboration avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés.
 - L'autorité de police de la circulation peut accorder des conditions de circulation privilégiées aux véhicules particuliers utilisés en covoiturage

3.4 - Favoriser la transition du parc automobile vers des véhicules à faibles émissions

3.4.1 - Une offre de transport efficiente

- Le développement et le déploiement des transports en commun à faibles émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques 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.
- En zone périurbaine et insulaire notamment, la politique nationale des transports encourage le développement d'offres de transport sobres et peu polluantes, encourage le report modal, lutte contre l'étalement urbain et favorise le développement du télétravail.
- Le développement de véhicules à très faibles émissions sur leur cycle de vie est un enjeu prioritaire de la politique industrielle nationale et est encouragé, notamment, par des facilités de circulation et de stationnement, par l'évolution du bonus-malus et en faisant de l'objectif national de 2 litres aux 100 kilomètres la norme de référence.
- Pour le transport des personnes, l'Etat encourage le report modal du transport routier par véhicule individuel vers le transport ferroviaire, les transports collectifs routiers et les transports non motorisés.
- Pour le transport des marchandises, l'État accorde, en matière d'infrastructures, une priorité aux investissements de développement du ferroviaire, des voies d'eau et des infrastructures portuaires. Il soutient le développement des trafics de fret fluvial et ferroviaire, encourageant ainsi le report modal nécessaire pour réduire le trafic routier.
- Définition des véhicules à « très faibles émissions » pouvant bénéficier de conditions de circulation et de stationnement privilégiées.
- Sanctions en cas de retrait de filtres à particules ou de publicité pour cette pratique (application immédiate)
- Contrôle technique renforcé sur les émissions de polluants atmosphériques et des particules fines

3.4.2 - Favoriser l'acquisition de véhicules à faible émissions

3.4.2.a - Renouvellement de flotte de véhicules

- Les services publics
 - Pour un parc de moins de 20 véhicules (<3,5 tonnes)
 - dans la proportion minimale de 50 % pour l'État et ses établissements public
 - dans la proportion minimale de 20 % pour les collectivités territoriales et leurs groupements ainsi que pour les entreprises nationales
 - Pour un parc de plus de 20 véhicules (<3,5 tonnes)

- dans la proportion minimale de 50 % pour l'État et ses établissements public, les collectivités territoriales et leurs groupements ainsi que pour les entreprises nationales au 01/01/2020 et 100 % au 01/01/2025
- Les loueurs de véhicules automobiles acquièrent, lors du renouvellement de leur parc, dans la proportion minimale de 10 % de ce renouvellement, des véhicules à faibles émissions avant 2020
- Les exploitants de taxis et les exploitants de voitures de transport avec chauffeur acquièrent, lors du renouvellement de leur parc et lorsque ce parc comprend plus de 10 véhicules, dans la proportion minimale de 10 % de ce renouvellement, des véhicules à faibles émissions

3.4.2.b - Dispositif d'aide à l'acquisition de véhicules peu polluants

- La prime à la conversion
 - La prime à la conversion est attribuée lors de l'achat d'un véhicule neuf peu polluant à condition que cet achat s'accompagne de la mise au rebut d'un véhicule diesel immatriculé avant le 1er janvier 2006.
 - Le montant de la prime est fixé à :
 - 2 500 € pour l'achat d'un véhicule émettant entre 21 et 60 grammes de gaz carbonique (CO₂) par kilomètre,
 - 3 700 € pour l'achat d'un véhicule électrique.
- Le « bonus écologique »
 - pour l'achat d'un véhicule neuf fonctionnant à l'essence, au GPL ou au gaz naturel ou d'un véhicule électrique ou hybride. Le montant du « bonus » varie selon le taux d'émission de CO₂. Il peut aller jusqu'à 6 300 € pour l'achat :
 - d'un véhicule roulant à l'essence, au GPL ou au gaz naturel dont le taux d'émission de CO₂ est inférieur ou égal à 20 grammes par kilomètre ;
 - ou d'un véhicule électrique.
 - Cumulable avec la prime à la conversion
 - Une aide est accordée aux ménages non imposables qui achètent un véhicule neuf ou d'occasion dont le taux d'émission de CO₂ est inférieur ou égal à 110 grammes par kilomètre et qui respectent les normes Euro 5 ou Euro 6. Le montant de cette aide est de 1 000 € (norme Euro 6) ou 500 € (norme Euro 5).

3.5 - Mesures relatives à la circulation des véhicules

- Zones à circulation restreinte (ZCR)
 - Celles-ci peuvent être mises en place dans les agglomérations et zones couvertes par un plan de protection de l'atmosphère (PPA) adopté, en cours d'élaboration ou de révision. Un maire ou un président de communauté, si ce dernier s'est vu transférer les pouvoirs de police de la circulation, peut décider de mettre en place une telle zone sur tout ou partie du territoire afin d'y interdire la circulation d'une ou de plusieurs catégories de véhicules.
- Améliorer la réponse aux pics de pollution
 - L'interdiction de la circulation de certaines catégories de voitures particulières liée à un pic de pollution obligera les AOM à mettre en place toute mesure tarifaire incitative à l'accès aux réseaux de transport en commun



**Ministère de l'Environnement,
de l'Énergie et de la Mer**

Secrétariat général
Tour Pascal A
92055 La Défense cedex
Tél. 01 40 81 21 22

