cpdp
comité
professionnel
du pétrole

Circulaire du CPDP

n°10995
Mardi 25 août 2015

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE POUR LA CROISSANCE VERTE

LOI N° 2015-992 DU 17 AOÛT 2015

Publiée au Journal officiel du 18 août 2015, la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte vise à poser les jalons d'un nouveau modèle énergétique, intégrant des notions telles que la croissance verte et les territoires à énergie positive (article 1er) et l'économie circulaire (article 70). Ses 212 articles modifient seize codes, dont ceux de l'environnement et de l'énergie.

La loi élargit les compétences du médiateur de l'énergie, désormais habilité à recommander des solutions aux litiges entre les personnes physiques ou morales et les entreprises du « **secteur de l'énergie** » alors qu'il n'intervenait précédemment que sur les litiges entre les consommateurs et les fournisseurs ou les gestionnaires de réseau de distribution d'électricité ou de gaz naturel (article L. 122-1 du code de l'énergie modifié par l'article 185 de la loi).

Dans sa décision n° 2015-718 du 13 août 2015, le Conseil constitutionnel a invalidé les articles 6 relatif à la rénovation énergétique des bâtiments résidentiels, 44 relatif au programme d'actions de diminution de gaz à effet de serre par la grande distribution et 83 qui modifiait les règles de composition du capital des éco-organismes.

La loi fera l'objet de décrets et d'arrêtés d'application. Des ordonnances dont la liste est précisée à l'article 167 viseront, en particulier, à compléter les règles du code de l'environnement relatives aux canalisations de transport à risques, en matière de sécurité et de protection contre certains dommages.

Sont résumées ci-dessous les dispositions **intéressant le secteur pétrolier**, issues des titres I (objectifs principaux de la transition énergétique), III (transports propres et durables pour réduire la pollution de l'air) et VIII (action des citoyens, entreprises et personnes publiques).

Fixer un cap jusqu'en 2050

> ***Les objectifs de la politique énergétique***

- sont inscrits dans les articles **L. 100-1, L. 100-2 et L. 100-4 du code de l'énergie** (article 1er, titre I, de la loi) ;
- remplacent ceux fixés par les articles 2 à 6 et 9 à 13 de la loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique et l'article 18, les II et III de l'article 19 et les articles 20 et 21 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, qui sont abrogés.

Comité Professionnel Du Pétrole
212 avenue Paul Doumer
92508 Rueil-Malmaison cedex France
Tél. : 01 47 16 94 60
Fax : 01 47 08 10 57
www.cpdp.org

Directeur de la publication :
Jean-Luc Delille
Tél. : 01 47 16 94 72
jean-luc.delille@cpdp.org

Responsable de cette publication :
Laurent Richard
Tél. : 01 47 16 94 70
laurent.richard@cpdp.org

L'article

- L. 100-1 définit sept grands objectifs ;
- L. 100-2 désigne les moyens pour y parvenir, parmi lesquels « ***l'élargissement progressif de la part carbone***, *assise sur le contenu en carbone fossile,* ***dans les taxes intérieures*** *de consommation sur les énergies, dans la perspective d'une division par quatre des émissions de gaz à effet de serre, cette augmentation étant compensée, à due concurrence, par un allègement de la fiscalité pesant sur d'autres produits, travaux ou revenus* » ;
- L. 100-4 fixe les objectifs chiffrés à atteindre, en particulier :
    - réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40 % entre 1990 et 2030 et diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050 ;
    - réduire la consommation énergétique finale de 50 % en 2050 par rapport à la référence 2012, en visant un objectif intermédiaire de 20 % en 2030 ;
    - **réduire la consommation énergétique primaire des énergies fossiles de 30 % en 2030** par rapport à l'année de référence 2012, en modulant cet objectif par énergie fossile en fonction du facteur d'émissions de gaz à effet de serre de chacune ;
    - porter la part des énergies renouvelables à 23 % de la consommation finale brute d'énergie en 2020 et à 32 % de cette consommation **en 2030** ; à cette date, pour parvenir à cet objectif, **les énergies renouvelables doivent représenter (…) 15 % de la consommation finale de carburant**.

> ***Les outils de pilotage de la politique énergétique***

Plusieurs outils sont créés au sein du titre VII pour piloter la transition énergétique. Au plan national,

- la stratégie nationale bas-carbone (SNBC), fixée par décret, déterminera notamment, sous forme de « **budgets carbone** » portant sur cinq ans[1], les limites d'émissions de gaz à effet de serre nationale et par grands secteurs (article 173 de la loi) ;
- la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) portant également sur des périodes de cinq ans à l'exception de la première qui s'achèvera en 2018 (article 176 de la loi),
    - couvrira l'ensemble des formes d'énergie ;
    - comprendra en particulier
        - un volet relatif à la baisse de la consommation d'énergie fossile, qui
            - peut « *identifier des usages pour lesquels la substitution d'une énergie à une autre est une priorité,*
            - *indique des priorités de baisse de la consommation d'énergie fossile par type d'énergie en fonction du facteur d'émission de gaz à effet de serre de chacune* » ;
        - un bilan prévisionnel pluriannuel établi tous les deux ans par un établissement désigné par le ministre chargé de l'énergie, afin de présenter les évolutions de la consommation, de la production sur le territoire national, des importations et des capacités de transport et de stockage du pétrole brut et des produits raffinés ;
    - fera l'objet de consultations qui seront engagées avant le 31 décembre 2015.

[1] Les budgets carbone des périodes 2015-2018, 2019-2023 et 2024-2028 et la stratégie bas-carbone seront publiés au plus tard le 15 octobre 2015.

Adapter les politiques publiques à la transition énergétique

> *Développer les « transports propres »*

■ La priorité donnée aux modes de transport sobres et peu polluants, affirmée à l'article 36, se traduit notamment par :

- l'achat par l'État, ses établissements publics, les collectivités locales et leurs groupements, de **véhicules à faibles émissions** (article 37 complétant le code de l'environnement par les articles L. 224-7 à L. 224-9)

  • définis comme « *les véhicules électriques ou les* ***véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie*** *produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques* », dont les critères seront fixés par décret ;

  • dans des proportions allant de 20 % à 50 % du renouvellement du parc, à compter du 1er janvier 2016 pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes et du 1er janvier 2017 pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes ;

- une obligation d'achat similaire, à hauteur de 10 % du renouvellement avant 2020, applicable aux loueurs de véhicules automobiles, aux exploitants de taxis et aux exploitants de voitures de transport avec chauffeur (VTC) ;

- l'installation, d'ici à 2030, d'au moins sept millions de points de charge de tous types de véhicules électriques et hybrides rechargeables (article 41).

■ S'agissant des carburants de sources renouvelables (**biocarburants,** article 43),

- est ajouté[2] un objectif d'atteindre **au moins 15 %** de part d'énergie produite à partir de sources renouvelables utilisée dans tous les modes de transport **en 2030** (nouvelle rédaction de l'article L. 641-6 du code de l'énergie) ;
- sera fixé par la programmation pluriannuelle de l'énergie un **objectif d'incorporation de biocarburants avancés** dans la consommation finale d'énergie du secteur des transports (nouvel article L. 661-1-1 du code de l'énergie) ;
- est établie par voie réglementaire la liste des biocarburants conventionnels et des biocarburants avancés, ces derniers étant « *constitués des biocarburants qui doivent être produits à partir de matières premières qui ne compromettent pas la vocation alimentaire d'une terre et ne comportent pas ou peu de risques de changements indirects dans l'affectation des sols* » (idem) ;

  Il est par ailleurs précisé que l'autorité administrative chargée de la surveillance du respect des caractéristiques des carburants peut suspendre provisoirement la commercialisation d'un carburant ou d'un combustible non conforme aux exigences réglementaires si le fournisseur n'a pas procédé aux mesures correctives à l'expiration d'un délai déterminé par l'autorité (III de l'article 43 de la loi complétant l'article L. 641-5 du code de l'énergie).

> *Renforcer les obligations pesant sur les navires*

Deux dispositions de la loi concernent les navires :

- la première (article 59) prévoit la transposition par ordonnance de la directive 2012/33/UE du 21 novembre 2012[3] relative à la teneur en soufre des combustibles marins ;

- la seconde (article 85) dispose que tout propriétaire de navire doit notifier par écrit au ministre chargé de la mer son intention de **recycler le navire dans une installation** ou des installations **de recyclage** de navires, faute de quoi il sera puni d'un an d'emprisonnement et de 100 000 euros d'amende. Il sera puni de la même peine s'il ne dispose pas à bord de l'inventaire des matières

[2] en sus de l'objectif actuel de parvenir à 10 % au moins en 2020.

[3] Cette directive devait être transposée dans le droit des États membres avant le 18 juin 2014.

dangereuses[4]. En outre, est puni de deux ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende le fait de pas respecter les exigences du règlement (UE) n° 1257/2013 du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires (nouvel alinéa 16° au I de l'article L. 541-46 du code de l'environnement).

> ***Etendre l'obligation de pavillon français aux produits raffinés***

L'article 60 de la loi réforme l'obligation de pavillon énoncée à l'article L. 631-1 du code de l'énergie, dont la rédaction, revue, entraîne l'abrogation de l'article L. 631-2.

L'obligation de justifier d'une capacité de transport maritime sous pavillon français :

- s'applique à toute personne qui réalise, en France métropolitaine, une opération entraînant l'exigibilité des taxes intérieures de consommation sur un produit pétrolier ou livre à l'avitaillement des aéronefs un produit pétrolier ;
- est proportionnelle aux quantités mises à la consommation au cours de la dernière année civile ;
- peut être réalisée :
    - soit en disposant des navires par la propriété ou par l'affrètement à long terme ;
    - soit en constituant avec d'autres assujettis une société commerciale, une association ou un groupement d'intérêt économique pour souscrire des contrats de couverture d'obligation de capacité avec des armateurs ;
    - soit en recourant de manière complémentaire à ces deux moyens.

Un décret viendra préciser ces nouvelles dispositions.

> ***Prolonger le dispositif des certificats d'économies d'énergie***

L'article 30 de la loi créé :

- des obligations d'économies d'énergie spécifiques à réaliser au bénéfice des ménages en situation de précarité énergétique, qui seront précisées par arrêté ;
- la **quatrième période** d'obligation du dispositif des CEE, qui sera comprise entre le 1er janvier 2018 et le 31 décembre 2020.

> ***Favoriser les transports alternatifs à la voiture individuelle au sein des entreprises***

L'État fixera par voie réglementaire une stratégie pour le développement de la mobilité propre, qui sera annexée à la programmation pluriannuelle de l'énergie (article 40).

Plus concrètement, la loi :

- créé une **réduction d'impôt** sur les sociétés pour les entreprises qui mettent gratuitement à la disposition de leurs salariés une flotte de **vélos** pour leurs déplacements entre leur domicile et le lieu de travail. En vigueur au 1er janvier 2016, elle sera égale aux frais générés, dans la limite de 25 % du prix d'achat de la flotte (article 39 insérant un 7 bis à l'article 200 *undecies* du code général des impôts) ;
- créé, au 1er juillet 2015, une « **indemnité kilométrique vélo** » par laquelle les employeurs prennent en charge tout ou partie des frais engagés par leurs salariés se déplaçant à vélo ou à vélo à assistance électrique entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail[5] ;

[4] Cette obligation ne s'applique pas aux navires d'une jauge brute inférieure à 500 ou aux navires exploités pendant toute leur vie dans des eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction française.

[5] Cette indemnité peut être cumulée avec le remboursement des frais de transports publics lorsqu'il s'agit d'un trajet de rabattement vers une gare ou une station ou lorsque le salarié réside hors du périmètre de transport urbain (article 50 insérant un article L. 3261-3-1 dans le code du travail). La participation de l'employeur à ces frais est exonérée de cotisations sociales.