

Point 2 : La mise en application du Grenelle de l'Environnement dans le volet « transport routier »

Introduction Président Philippe PRADEL

Le Grenelle 1, la loi de programme relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, a été adoptée le 3 août 2009. Le Grenelle 2, le projet de loi d'engagement national pour l'environnement, est en cours d'examen en procédure d'urgence. Il a été adopté par le Sénat le 8 octobre 2009 et son passage à l'Assemblée Nationale est prévu pour fin janvier-début février 2010, avant un ultime enrichissement en commission mixte paritaire.

Le Président PRADEL demande à Claude CHARDON de dégager les points saillants concernant le transport dans les deux textes, sachant qu'un document prenant en compte l'ensemble des dispositions prises dans les textes sera remis en Assemblée Générale.

Intervention de Claude CHARDON, Directeur de l'OITC du Sud-Est



**La mise en œuvre du
GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT
Volet TRANSPORT**

**Impacts et enjeux pour les milieux économiques
du Grenelle de l'environnement**

**COMMISSION TRANSPORT ROUTIER
OITC DU SUD-EST
6 novembre 2009**



Les déclinaisons législatives du Grenelle de l'environnement

- La loi de finances pour 2009 (écotaxe PL)
- La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement « **Grenelle I** », adoptée le 3 août 2009
- Le projet de loi d'engagement national pour l'environnement « **Grenelle II** » (en discussion procédure d'urgence), adopté par le sénat le 8 octobre
- Le **projet de loi de finances pour 2010** (taxe carbone, modulation des péages, TIPP régionale ou TIC)



lutter contre le changement climatique : Objectifs généraux

- Diviser par 4 les rejets de GES d'ici 2050
- D'ici 2020, diminuer de 20 % ces émissions, atteindre 23 % d'énergies renouvelables
- **taxe carbone** sur la consommation des énergies fossiles

[graphique](#)



Les dispositions du volet Transport Principes généraux

- Réduire de 20 % les émissions de GES d'ici 2020 (soit niveau de 1990).
- Évaluation tous les 5 ans de la politique de réduction des pollutions et des nuisances, avec nouveau programme chiffré.
- Augmenter les capacités routières dans la limite du traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêts locaux, dans une logique des transports multimodale et intégrée.
- La création d'un fond de capitalisation pour le financement de la réalisation de ces objectifs est mis à l'étude (conclusions prévues en février 2010)
- Terminer, dans les plus brefs délais, les projets permettant d'achever les grands itinéraires autoroutiers largement engagés.



le transport durable de marchandises

Améliorer les performances environnementales des PL

Transport routier de marchandises :

- Encouragement à l'**écoconduite**.
- Mise en place des **péages sans arrêt**.
- **Affichage des émissions de GES** des prestations de transport.
- Mise en place d'une **éco-taxe PL**.
- Étude sur l'impact de l'autorisation de **circulation des 44t**, de la **limitation de vitesse à 80 km/h** et de l'**interdiction de dépassement** sur autoroutes.

[CARTE](#)



le transport urbain

Réduire les nuisances et les émissions de GES

- Mise en place de **plans de déplacements urbains**, de PDE, PDA...
- Développement du **covoiturage**, du **télétravail**...
- Possibilité d'instituer une **taxe sur la valorisation des terrains nus et du bâti** résultant de la réalisation d'infrastructures de transports collectifs.
- Diminution à **120 gr /km d'émission de CO₂**, en 2020, pour les voitures, par l'éco-pastille.
- Modulation du tarif des péages.
- **Recherche** en faveur du développement industriel des véhicules propres (Art. 22).
- **Disque vert** de stationnement, **conduite respectueuse**.



Le SNIT :

Orientations en matière d'entretien, de modernisation et de développement des infrastructures de transport et de la réduction de leurs impacts environnementaux

Suivant 3 objectifs:

- Poursuite de la construction d'un réseau ferroviaire et fluvial national s'inscrivant dans l'Europe.
- Renforçant la multipolarité des régions.
- Améliorant les déplacements dans les aires métropolitaines.
- ➔ Dans une **cohérence globale**, le SNIT est actualisé un fois par législature.

L'appréciation des infrastructures se fait par rapport aux critères suivants :

- le solde net d'émissions de GES induites ou évitées par le projet rapporté à son coût ;
- l'avancement d'autres projets et les perspectives de saturation des réseaux concernés ;
- la performance environnementale ;
- l'accessibilité multimodale, le développement économique, le désenclavement et l'aménagement des territoires aux différentes échelles ;
- l'amélioration de l'efficacité, de la sécurité et de la cohérence du système de transport existant ;
- la réalisation des objectifs d'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Mise en place d'un **groupe de national expérimental** de suivi des projets d'infrastructures

[CARTE](#)



Impacts et enjeux pour les milieux économiques

Impacts : mise à mal des entreprises de transport routier par :

- l'éco-taxe PL,
- la taxe carbone inégalement compensée,
- ceci dans un contexte économique très défavorable

→ En 2008, 2 000 défaillances d'entreprises de transport routier (1263 au 09/09) et 10 000 suppressions d'emploi et 40000 en 2009.

Enjeux : la création d'emplois dans les secteurs :

- de l'industrie du matériel de transport urbain, ferroviaire et fluvial,
 - des entreprises de transport combiné de marchandises, de transport fluvial, d'opérateurs ferroviaires privés
 - des infrastructures de transport,
 - de la recherche en matière de modes de déplacements innovants
- Environ 200 000 emplois susceptibles d'être créés par les mesures Grenelle sur le transport entre 2009 et 2020



Biodiversité, écosystèmes et milieux naturels

Trames vertes : espaces protégés et connexes d'ici 2012

Trames bleues : bon état écologique de l'eau en 2015

- **L'élaboration** associera l'Etat, les collectivités territoriales et les parties concernées sur une base contractuelle ; les trames bleues avec les commissions locales de l'eau.
- Chaque Région les **pilote**ra avec les collectivités territoriales en concertation avec les acteurs de terrain.
- D'ici fin 2009, un audit fixera **les modalités de leur prise en compte** par :
 - les documents d'urbanisme,
 - les schémas d'aménagement et de gestion des eaux,
 - les schémas d'infrastructures,
 - la fiscalité locale et les concours financiers de l'État.

→ **Impacts et enjeux pour les milieux économiques:**

Les trames vertes et bleues en tant qu'outil d'aménagement du territoire créeront des continuités écologiques qui devront être prises en compte notamment par les schémas des infrastructures linéaires de transport



La gouvernance

- **Les chambres consulaires** disposeront d'un représentant pour les trois réseaux consulaires au sein du **comité de développement durable et de suivi du Grenelle de l'environnement**.
- L'Etat étendra **l'évaluation environnementale** des documents d'urbanisme, participera à la diffusion des expérimentations locales en matière de développement durable et encouragera **l'articulation étroite des politiques de transport et des projets d'urbanisme**.
- Les **enquêtes publiques** seront simplifiées
- La procédure du **débat public** sera renouvelée.
- Les **procédures d'enquête publique**, d'expropriation, les procédures liées à la sécurité des transports guidés ainsi que les procédures de recours seront limitées à une durée maximale définie par décret.



Le projet de loi d'engagement national pour l'environnement GRENELLE II

Etat d'avancement et contenu du projet de loi d'engagement national pour l'environnement



Le processus législatif

- Examiné en Conseil des ministres le 7 janvier 2009
- Adopté et déposé pour examen parlementaire le 12 janvier 2009
- Le texte est déclaré d'urgence le 13 janvier 2009
- 1er passage devant le Sénat à partir du 15 septembre 2009 et s'est achevé le 8 octobre 2009
- Passage à l'Assemblée Nationale fin janvier-début février 2010
- La loi pourrait être définitivement adoptée en milieu d'année 2010 après un ultime passage en commission mixte paritaire



Examen et Composition du texte

- Initialement composé de 104 articles
- Enrichis d'une vingtaine d'articles par la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire du Sénat, qui a adopté 349 amendements sur 1089 déposés.
- 941 amendements ont été déposés pour l'examen au Sénat, dont 253 ont été adoptés, portant à 187 le nombre d'articles composant le projet de loi
- Le texte est divisé en 7 titres (avant passage au Sénat) :
 - Titre I (Bâtiments et urbanisme)
 - Titre II (Transports)
 - Titre III (Énergie)
 - Titre IV (Biodiversité)
 - Titre V (Risques, santé et déchets)
 - Titre VI (Gouvernance)
 - Titre VII (Dispositions complémentaires).



TRANSPORTS (1)

Mesures en faveur du développement des transports collectifs urbains et périurbains, et priorité aux modes de transport doux

- Obligation de prévoir un **système de recharge des véhicules électriques** à la construction de bâtiments à usages tertiaires, construits à partir du 1er janvier 2012, et du 1er janvier 2015 pour tous les existants
- **Mesures relatives aux péages autoroutiers**
 - **Modulation des péages** pour le transport routier de marchandises en fonction de la classe d'émission EURO du véhicule
 - **Modulation des péages** pour les véhicules particuliers en fonction du moment de la journée, de la date et du jour de la semaine et du type de mission de service public assumée par ces véhicules.



TRANSPORTS (2)

Mesures relatives au développement des modes alternatifs à la route pour le transport de marchandises

- Les **voies ferrées portuaires** sont incorporées aux ports maritimes et fluviaux.
- L'élaboration ou la révision d'un **plan de déplacements urbains** comporte une évaluation des émissions évitées de dioxyde de carbone et, après 5 ans, de l'ensemble des émissions de GES.
- Une **taxe sur les plus-values immobilières** liées à la réalisation d'une infrastructure de TCSP, pour une durée de 15 ans maximum. Son produit est destiné exclusivement au financement de la réalisation, du réaménagement ou de la modernisation des équipements et infrastructures de transport. Elle ne peut être supérieur à 5 % du prix de cession.
- Expérimentation des **péages urbains** dans les agglomérations de plus de 300000 habitants (pour 3 ans).



BIODIVERSITE

Trame verte, trame bleue

Création de comités régionaux et d'un comité national, d'élaboration et de gestion :

- Les **orientations nationales pour la préservation et la restauration des continuités écologiques** (ONPRCE) sont élaborées par l'Etat, en concertation avec les représentants de cinq collèges concernés dont les partenaires socioprofessionnels
- Le **schéma régional de cohérence écologique** (SRCE), est réalisé en co-élaboration Etat/Région; il comprend:
 - une présentation des enjeux régionaux de continuité écologique
 - une identification des espaces naturels
 - une cartographie des TVB avec une approche de grands fuseaux
 - les mesures contractuelles nécessaires au respect de la continuité écologique
 - un résumé « non technique »

Les grands projets d'infrastructure devront prendre en compte ces orientations



GOUVERNANCE

Dispositions relatives aux entreprises et à la consommation
Dispositions diverses relatives à l'information et la concertation

- Obligation, à partir du 1er janvier 2011, de l'**étiquetage du « coût carbone »** des produits et de leur emballage ainsi que de certaines prestations de transport.
- Élargissement de la **composition de la commission nationale du débat public** aux représentants des syndicats, des entreprises et des chambres consulaires.
- Les préfets peuvent également créer des **instances de suivi** de la mise en œuvre de mesures destinées à éviter ou réduire les effets négatifs sur l'environnement des projets d'infrastructures linéaires. Les acteurs économiques et des chambres d'agriculture y sont associés

L'OITC rappelle que la plupart des infrastructures mentionnées pour le Schéma National des Infrastructures de Transport sont des projets à un horizon de plusieurs décennies et que durant une si longue période ces projets peuvent faire l'objet de modifications qui les rendent non-conformes à leur origine.

L'OITC souhaite relayer les demandes des acteurs économiques de la **vallée du Rhône** devant l'absence de projets de modernisation d'infrastructures visant à résorber la congestion de cet axe. Le débat public du VRAL n'avait également apporté aucune solution allant dans ce sens. Les besoins sont pourtant certains afin de ne pas pénaliser les utilisateurs de cette liaison structurante entre le Nord de l'Europe et la Méditerranée. La vallée du Rhône mérite une attention toute particulière de la part des Pouvoirs Publics.

L'OITC rappelle enfin que les **conclusions du débat public sur le VRAL** prévoyaient la mise en place d'un observatoire des flux avec les objectifs suivants :

- produire les statistiques des déplacements voyageurs et marchandises dans l'aire d'études, pour tous les modes de transports ;
- analyser les déterminants qualitatifs de la mobilité et de son évolution ;
- examiner les effets des mesures mises en oeuvre pour favoriser les modes alternatifs à la route et pour améliorer l'exploitation des autoroutes A7, A8 et A9 ;
- suivre l'évolution des émissions des gaz à effet de serre dues à cette mobilité.

L'OITC demande à nouveau la mise en place de cet observatoire. Depuis 2006, (date de conclusion du VRAL), l'évolution des trafics routier et ferroviaire dans la vallée du Rhône vient confirmer les analyses de l'OITC et le manque de réalisme des objectifs de répartition modale envisagés dans le débat public.

L'OITC souligne l'immobilisme des Pouvoirs Publics dans le domaine des autoroutes depuis le Grenelle de l'environnement.

Il demande l'application des textes qui ne stipulent en aucun cas l'arrêt des programmes autoroutiers. Le Grenelle remet en cause les projets à venir, mais stipule que « les projets permettant d'achever les grands itinéraires autoroutiers largement engagés doivent être terminés dans les plus brefs délais ».