

Introduction Jacques ESTOUR

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, et a été adopté par le Sénat le 8 octobre 2009. Son passage à l'Assemblée Nationale est prévu pour fin janvier-début février, avant un ultime enrichissement en commission mixte paritaire.

Au travers du Grenelle de l'environnement, le transport aérien est considéré, au même titre que le transport routier, comme l'un des deux modes de transport dont le développement doit rester contenu. L'OITC regrette une fois de plus ce raisonnement qui privilégie le « politiquement correct » à l'analyse économique.

Le Président ESTOUR demande à Claude CHARDON de dégager les points saillants concernant le transport aérien dans les deux textes, sachant qu'un document reprenant l'ensemble des dispositions relatives au transport 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 AERIEN
OITC DU SUD-EST
5 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 finance 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 Principe 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 voyageurs

Priorité aux transports collectifs et développement d'une offre alternative au transport aérien

Pour le transport aérien:

- Développement de **LGV entre les aéroports**.
- Lutte contre les **nuisances aériennes**.
- Mise en place du **ciel unique européen**.
- **Recherches aéronautiques** pour diminuer les émissions et les consommations.
- Inclusion des émissions du secteur dans le **système de marché des quotas**.



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



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 rénovée.
- 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

réduction des nuisances sonores des aéroports

Pour le transport aérien:

- Réforme de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores et aéroportuaires (ACNUSA) par la suppression du mot « sonore », autorité administrative indépendante.
- Attribution des compétences en matière de nuisances environnementales et réforme de la procédure de sanctions en supprimant la Commission nationale de prévention des nuisances (CNPN).
- doit désormais être consultée lors de l'élaboration : schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie, plan de protection de l'atmosphère
- Soumission des nouveaux aéroports à la réglementation sur les plans d'exposition au bruit (PEB). Ceci permettrait de lancer la procédure d'établissement du PEB dès la publication du décret d'utilité publique, sans attendre le classement de l'aéroport.



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