

Loi Grenelle II

Quels changements pour les transports ?

Fabien DUPREZ – CETE de Lyon

CoTITA Centre-Est

Journée plénière 2010

25 novembre 2010

Re ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

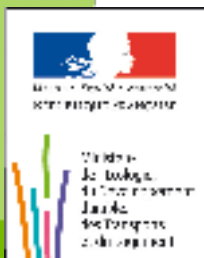


Une intervention en trois temps

- Les objectifs et l'**avancement du Grenelle** dans le champ des transports
- Les principales mesures du **Grenelle II** dans le champ des transports
- Zoom sur le **péage urbain**

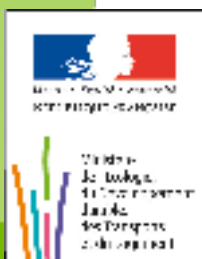


Les objectifs et l'avancement du Grenelle dans le champ des transports



Les objectifs transports du Grenelle

- Inscrire les infrastructures, les services et les comportements de déplacements dans le **développement durable**
- Les lois Grenelle I et II mettent l'accent sur :
 - le développement de tous les **mode alternatifs** à la voiture thermique solo
 - l'introduction de nouveaux types de **tarification des déplacements**

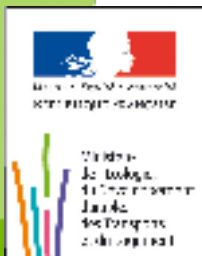


Zoom sur deux mesures du Grenelle I

- **L'appel à projets « transports urbains de province »**
 - objectif : passer en province de 329 km de transports en commun en site propre (TCSP) à 1800 km en 15 ans
 - premier appel à projet lancé le 22/10/2008
 - deuxième appel à projet lancé le 04/05/2010
- **Le schéma national des infrastructures de transport (SNIT)**
 - planification des projets d'infrastructure de l'État après une revue systématique
 - avant-projet rendu public le 13/07/2010
 - consultation du public, des élus locaux et du Conseil économique social et environnemental
 - SNIT arrêté fin 2010



Les principales mesures de la loi Grenelle II
dans le champ des transports
(Voir aussi les fiches CERTU)



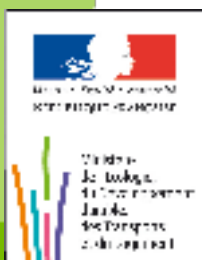
Transports collectifs

- Mesures facilitant la **réalisation des projets de TCSP** :
 - les voiries supportant les TCSP sont transférées ou déléguées aux EPCI
 - la procédure d'expropriation d'urgence est étendue aux TCSP
- Mesures de **financement des transports collectifs** :
 - le versement transport devient possible dans les communes de moins de 10 000 habitants classées touristiques
 - l'État, les régions et les autorités organisatrices de transports urbains (AOTU) peuvent instaurer une taxe sur les plus-values foncières générées par les projets ferrés et les TCSP (*décret à venir*)



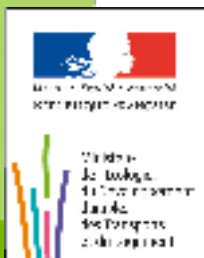
Nouveaux services à la mobilité

- Certains EPCI peuvent organiser des systèmes de **vélos en libre service**
- Un décret va créer un label **autopartage**
 - les maires pourront attribuer des espaces de stationnement aux véhicules labellisés



Tarifification des déplacements

- Les **péages autoroutiers** peuvent être modulés en fonction des performances environnementales des poids lourds
- Les AOTU peuvent expérimenter le **péage urbain** dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants
 - le péage urbain est « une tarification des déplacements effectués au moyen des véhicules terrestres à moteur »
 - un décret en Conseil d'État fixera le montant maximal des péages urbains
 - la demande d'expérimentation est faite par l'AOTU auprès de l'État
 - un rapport annuel est transmis à l'État en vue d'une évaluation



Autres mesures

- Les communes peuvent créer et entretenir des infrastructures de charge pour les **véhicules électriques et hybrides**
- L'articulation des **documents de planification** urbanisme – déplacements est renforcée

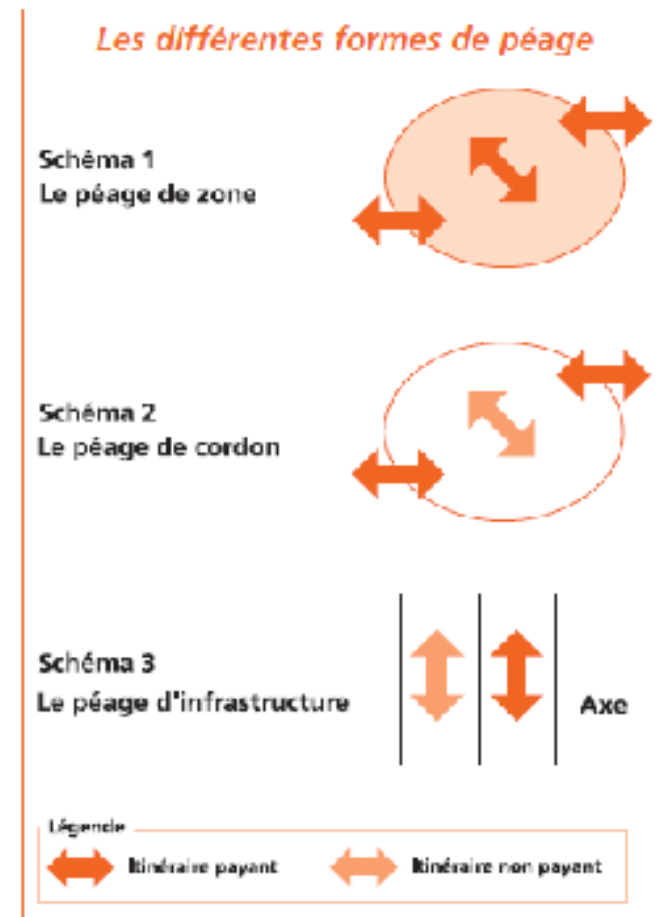
Zoom sur le péage urbain



Les différentes formes de péages urbains

- Des **objectifs** pas toujours compatibles entre eux :
 - réduction de la congestion
 - réduction des nuisances environnementales
 - financement du système de transport

- Trois grandes formes de **mise en œuvre**



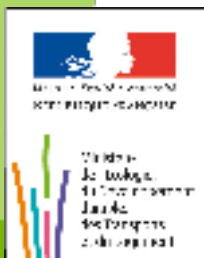
Source : CERTU, 2008

Le débat autour du péage urbain

- Un système réservés aux **pays autoritaires** et du Nord de l'Europe ?
- Un système de **prélèvement coûteux** ?
- Un système qui génère l'**exclusion** ?
- Un système que **la population française n'acceptera pas** ?

Pistes pour l'acceptabilité du péage urbain

- Le péage urbain doit servir une **politique locale de transport** à laquelle la population adhère
 - il faut convaincre la population que le péage urbain est la meilleure solution pour mettre en œuvre cette politique
 - les recettes doivent être affectées à l'amélioration des transports
- Des **solutions alternatives** à la voiture doivent exister
- Les questions d'**équité** doivent être étudiées
- Le système de péage doit être aussi **simple** que possible
- La stratégie du **pas à pas** doit être utilisée



Loi Grenelle II

Quels changements pour les transports ?

Fabien DUPREZ – CETE de Lyon

CoTITA Centre-Est

Journée plénière 2010

25 novembre 2010

Présent
pour
l'avenir

Présent
pour
l'avenir



Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

www.developpement-durable.gouv.fr

Une intervention en trois temps

- Les objectifs et l'**avancement du Grenelle** dans le champ des transports
- Les principales mesures du **Grenelle II** dans le champ des transports
- Zoom sur le **péage urbain**



25/11/2010

Les objectifs et l'avancement du Grenelle dans le champ des transports



25/11/2010

Les objectifs transports du Grenelle

- Inscrire les infrastructures, les services et les comportements de déplacements dans le **développement durable**
- Les lois Grenelle I et II mettent l'accent sur :
 - le développement de tous les **mode alternatifs** à la voiture thermique solo
 - l'introduction de nouveaux types de **tarification des déplacements**



25/11/2010

Zoom sur deux mesures du Grenelle I

- **L'appel à projets « transports urbains de province »**
 - objectif : passer en province de 329 km de transports en commun en site propre (TCSP) à 1800 km en 15 ans
 - premier appel à projet lancé le 22/10/2008
 - deuxième appel à projet lancé le 04/05/2010

- **Le schéma national des infrastructures de transport (SNIT)**
 - planification des projets d'infrastructure de l'État après une revue systématique
 - avant-projet rendu public le 13/07/2010
 - consultation du public, des élus locaux et du Conseil économique social et environnemental
 - SNIT arrêté fin 2010



25/11/2010

Les principales mesures de la loi Grenelle II
dans le champ des transports
(Voir aussi les fiches CERTU)



25/11/2010

Transports collectifs

- Mesures facilitant la **réalisation des projets de TCSP** :
 - les voiries supportant les TCSP sont transférées ou déléguées aux EPCI
 - la procédure d'expropriation d'urgence est étendue aux TCSP

- Mesures de **financement des transports collectifs** :
 - le versement transport devient possible dans les communes de moins de 10 000 habitants classées touristiques
 - l'État, les régions et les autorités organisatrices de transports urbains (AOTU) peuvent instaurer une taxe sur les plus-values foncières générées par les projets ferrés et les TCSP (*décret à venir*)



Nouveaux services à la mobilité

- Certains EPCI peuvent organiser des systèmes de **vélos en libre service**
- Un décret va créer un label **autopartage**
 - les maires pourront attribuer des espaces de stationnement aux véhicules labellisés



25/11/2010

Tarification des déplacements

- Les **péages autoroutiers** peuvent être modulés en fonction des performances environnementales des poids lourds
- Les AOTU peuvent expérimenter le **péage urbain** dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants
 - le péage urbain est « une tarification des déplacements effectués au moyen des véhicules terrestres à moteur »
 - un décret en Conseil d'État fixera le montant maximal des péages urbains
 - la demande d'expérimentation est faite par l'AOTU auprès de l'État
 - un rapport annuel est transmis à l'État en vue d'une évaluation



25/11/2010

Autres mesures

- Les communes peuvent créer et entretenir des infrastructures de charge pour les **véhicules électriques et hybrides**
- L'articulation des **documents de planification** urbanisme – déplacements est renforcée



25/11/2010

Zoom sur le péage urbain

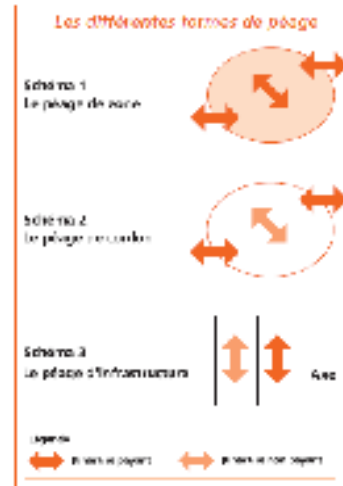


25/11/2010

Les différentes formes de péages urbains

- Des **objectifs** pas toujours compatibles entre eux :
 - réduction de la congestion
 - réduction des nuisances environnementales
 - financement du système de transport

- Trois grandes formes de **mise en œuvre**



Source : CERTU, 2008

Le débat autour du péage urbain

- Un système réservés aux **pays autoritaires** et du Nord de l'Europe ?
- Un système de **prélèvement coûteux** ?
- Un système qui génère l'**exclusion** ?
- Un système que **la population française n'acceptera pas** ?



Pistes pour l'acceptabilité du péage urbain

- Le péage urbain doit servir une **politique locale de transport** à laquelle la population adhère
 - il faut convaincre la population que le péage urbain est la meilleure solution pour mettre en œuvre cette politique
 - les recettes doivent être affectées à l'amélioration des transports
- Des **solutions alternatives** à la voiture doivent exister
- Les questions d'**équité** doivent être étudiées
- Le système de péage doit être aussi **simple** que possible
- La stratégie du **pas à pas** doit être utilisée

