

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 (*pp 3-5*)
- Les principales mesures du **Grenelle II** dans le champ des transports (*pp 6-10*)
- Zoom sur le **péage urbain** (*pp 11-14*)



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



Les objectifs transports du Grenelle

- Faire évoluer les infrastructures, les services et les comportements de déplacements pour :
 - optimiser le système de transport et **limiter la création de nouvelles infrastructures**
 - améliorer les performances du système de transport dans la **desserte des territoires**
 - améliorer les **performances énergétiques** du système de transport
 - réduire l'**empreinte environnementale** des infrastructures et équipements de transport
- Les lois Grenelle I et II mettent l'accent sur le développement :
 - des **modes de transports collectifs** pour les voyageurs et les marchandises
 - des **nouveaux services à la mobilité**
 - des **véhicules électrique et hybrides**
 - de nouveaux modes de **tarification des déplacements**

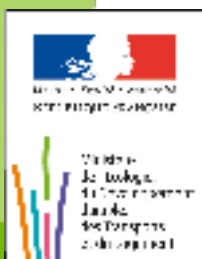


Zoom sur deux mesures du Grenelle I

- **L'appel à projets (AP) « 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
 - l'État s'engage à apporter 2,5 G€ d'ici 2020 à des projets de TCSP de province
 - on passe du régime de subvention antérieur à 2002 au régime de l'appel à projets
 - premier AP lancé le 22/10/2008
 - construction en cours de 424 km de nouvelles lignes de transports collectifs pour un investissement total de 6 G€ dont 0,8 G€ financés par l'État
 - deuxième AP lancé le 04/05/2010
 - 84 candidatures déposées par 46 collectivités (potentiel de 650 km de lignes nouvelles)
 - expertise technique du RST et avis d'un comité technique associant le GART
 - décision du ministre prévue en décembre 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)



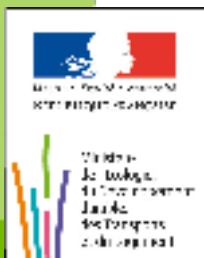
Transports collectifs

- La loi organise des transferts ou des délégations de compétence vers les EPCI pour les **voiries communales et départementales où circule un TCSP** (*art. 51*)
- La procédure d'**expropriation d'urgence** pour les terrains non bâtis est étendue aux tramways et aux transports en commun en site propre (TCSP) (*art.53*)
 - les décrets de prise de possession des terrains non bâtis doivent être publiés avant le 31/12/2012
- Le **Versement transport** peut être institué sur les périmètres de transports urbains de moins de 10000 habitants comprenant au moins une commune classée touristique (*art. 55*)
- L'État, les régions et les AOTU peuvent instituer une **taxe sur les plus-values foncières** générées par les projets ferrés ou de TCSP (*art. 64*)
 - un décret précisera les conditions d'application de l'art. 64



Nouveaux services à la mobilité

- **Les vélos en libre service (VLS) (art. 52)**
 - certains EPCI, en particulier les autorités organisatrices de transports urbains (AOTU), peuvent organiser des services de VLS
- **L'autopartage (art. 54)**
 - la loi définit ce qu'est l'autopartage :
« Mise en commun au profit d'utilisateurs abonnés d'une flotte de véhicules de transports terrestres à moteur. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée »
 - un décret définira les conditions d'attribution du label autopartage
 - l'attribution d'espaces de stationnement pour les véhicules labellisés est intégrée au pouvoir de police du Maire
 - les volets « stationnement » des PDU intègrent la planification des mesures favorisant les stationnement des véhicules labellisés



Tarifification des déplacements

- Les **péages autoroutiers** peuvent être modulés en fonction des performances environnementales des poids lourds (*art. 60*)
- Les AOTU peuvent expérimenter le **péage urbain** dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants (*art. 65*)
 - le péage urbain est « une tarification des déplacements effectués au moyen des véhicules terrestres à moteur »
 - le projet de PDU doit prévoir la réalisation de projets de TCSP
 - le péage urbain doit viser la réduction de la circulation automobile et la lutte contre la pollution et les nuisances environnementales
 - les péages cordon et les péages de réseau sont possibles
 - 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
 - une étude d'impact et une concertation préalable sont nécessaires
 - les réseaux de transports collectifs doivent pouvoir accueillir le report de trafic
 - le produit doit être affecté à l'AOTU pour financer les mesures du PDU
 - l'expérimentation est autorisée pour 3 ans maxi par décret en Conseil d'État
 - un rapport annuel est transmis à l'État en vue d'une évaluation



Autres mesures

- **Véhicules électriques et hybrides (art. 57)**
 - les communes peuvent créer et entretenir des infrastructures de charge
- **Articulation urbanisme – transports**
 - le volet « transports - déplacements » du PLU tient lieu de PDU (art. 19)
 - seulement si l'EPCI compétent pour le PLU est également AOTU
 - en l'absence de PDU, le ScOT peut fixer :
 - des normes mini ou maxi pour le stationnement des véhicules motorisés qui s'imposent aux PLU (art. 17)
 - des normes mini pour le stationnement des véhicules non motorisés qui s'imposent aux PLU (art. 17)

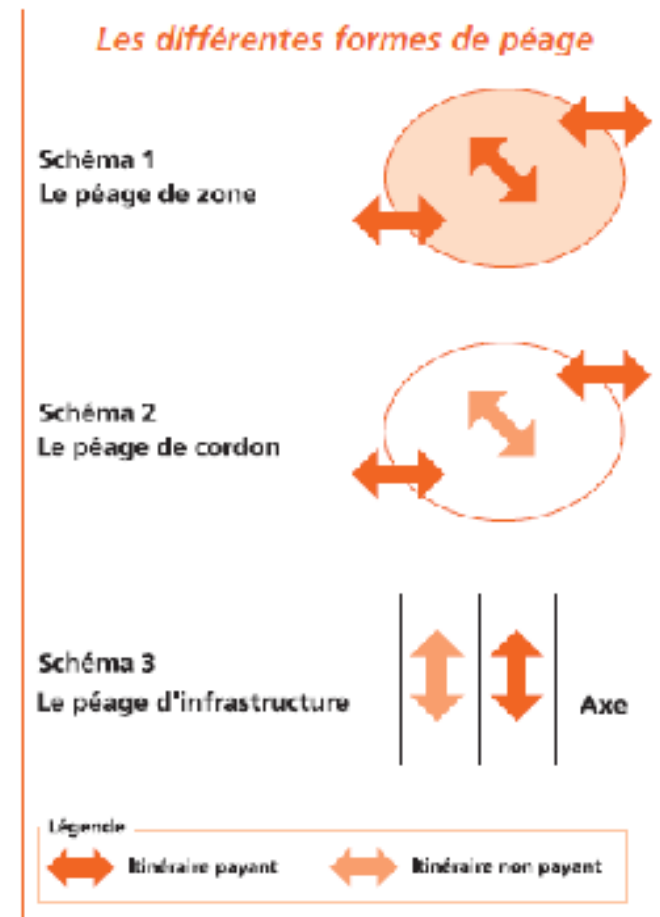
Zoom sur le péage urbain



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

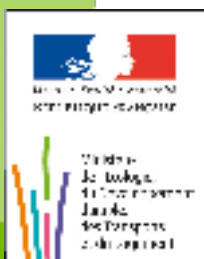
- Trois grandes formes de **mise en œuvre**



Source : CERTU, 2008

Le débat autour du péage urbain (arguments et contre-arguments)

- Un système développé dans les **pays autoritaires** et du Nord de l'Europe ?
 - Singapour depuis 1975
 - 4 villes norvégiennes dans les années 1990, Londres depuis 2003, Stockholm depuis 2004
 - mais des péages urbains existent aussi en Italie (Rome, Milan)
- Un système de **prélèvement coûteux** ?
 - le ratio *coût de prélèvement / recette* dépend de l'objectif fixé au péage
- Un système qui génère l'**exclusion** ?
 - débat identique pour toute tarification d'un bien public
 - mais il faut gérer la période de transition : *quid* des ménages qui se sont installés dans le périurbain avant l'instauration du péage ?
- Un système que **la population française n'acceptera pas** ?
 - l'octroi (en vigueur du XIV^{ème} siècle jusque 1943) a été systématiquement évoqué lors des différentes tentatives de légiférer sur le péage urbain en France
 - mais l'octroi était un impôt indirect sur les biens (en l'absence de TVA), pas une mesure de régulation et/ou de financement du système de transport



Pistes pour l'acceptabilité du péage urbain

- Le péage urbain doit servir une **politique locale de transport** à laquelle la population adhère
- Le péage doit avoir fait l'objet d'un **large débat** préalablement à sa mise en œuvre
- Il faut convaincre la population que le péage urbain est **la meilleure solution** pour atteindre les objectifs de la politique locale de transport
- Une **adhésion politique** large et stable doit être recherchée
- 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 (pp 3-5)
- Les principales mesures du **Grenelle II** dans le champ des transports (pp 6-10)
- Zoom sur le **péage urbain** (pp 11-14)



25/11/2010

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



25/11/2010

Les objectifs transports du Grenelle

- Faire évoluer les infrastructures, les services et les comportements de déplacements pour :
 - optimiser le système de transport et **limiter la création de nouvelles infrastructures**
 - améliorer les performances du système de transport dans la **desserte des territoires**
 - améliorer les **performances énergétiques** du système de transport
 - réduire l'**empreinte environnementale** des infrastructures et équipements de transport
- Les lois Grenelle I et II mettent l'accent sur le développement :
 - des **modes de transports collectifs** pour les voyageurs et les marchandises
 - des **nouveaux services à la mobilité**
 - des **véhicules électrique et hybrides**
 - de nouveaux modes de **tarification des déplacements**



25/11/2010

Zoom sur deux mesures du Grenelle I

- **L'appel à projets (AP) « 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
 - l'État s'engage à apporter 2,5 G€ d'ici 2020 à des projets de TCSP de province
 - on passe du régime de subvention antérieur à 2002 au régime de l'appel à projets
 - premier AP lancé le 22/10/2008
 - construction en cours de 424 km de nouvelles lignes de transports collectifs pour un investissement total de 6 G€ dont 0,8 G€ financés par l'État
 - deuxième AP lancé le 04/05/2010
 - 84 candidatures déposées par 46 collectivités (potentiel de 650 km de lignes nouvelles)
 - expertise technique du RST et avis d'un comité technique associant le GART
 - décision du ministre prévue en décembre 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

- La loi organise des transferts ou des délégations de compétence vers les EPCI pour les **voiries communales et départementales où circule un TCSP** (*art. 51*)
- La procédure d'**expropriation d'urgence** pour les terrains non bâtis est étendue aux tramways et aux transports en commun en site propre (TCSP) (*art.53*)
 - les décrets de prise de possession des terrains non bâtis doivent être publiés avant le 31/12/2012
- Le **Versement transport** peut être institué sur les périmètres de transports urbains de moins de 10000 habitants comprenant au moins une commune classée touristique (*art. 55*)
- L'État, les régions et les AOTU peuvent instituer une **taxe sur les plus-values foncières** générées par les projets ferrés ou de TCSP (*art. 64*)
 - un décret précisera les conditions d'application de l'art. 64



25/11/2010

Nouveaux services à la mobilité

- Les **vélos en libre service (VLS)** (art. 52)
 - certains EPCI, en particulier les autorités organisatrices de transports urbains (AOTU), peuvent organiser des services de VLS
- L'**autopartage** (art. 54)
 - la loi définit ce qu'est l'autopartage :
« Mise en commun au profit d'utilisateurs abonnés d'une flotte de véhicules de transports terrestres à moteur. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée »
 - un décret définira les conditions d'attribution du label autopartage
 - l'attribution d'espaces de stationnement pour les véhicules labellisés est intégrée au pouvoir de police du Maire
 - les volets « stationnement » des PDU intègrent la planification des mesures favorisant les stationnement des véhicules labellisés



25/11/2010

Tarification des déplacements

- Les **péages autoroutiers** peuvent être modulés en fonction des performances environnementales des poids lourds (*art. 60*)
- Les AOTU peuvent expérimenter le **péage urbain** dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants (*art. 65*)
 - le péage urbain est « une tarification des déplacements effectués au moyen des véhicules terrestres à moteur »
 - le projet de PDU doit prévoir la réalisation de projets de TCSP
 - le péage urbain doit viser la réduction de la circulation automobile et la lutte contre la pollution et les nuisances environnementales
 - les péages cordon et les péages de réseau sont possibles
 - 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
 - une étude d'impact et une concertation préalable sont nécessaires
 - les réseaux de transports collectifs doivent pouvoir accueillir le report de trafic
 - le produit doit être affecté à l'AOTU pour financer les mesures du PDU
 - l'expérimentation est autorisée pour 3 ans maxi par décret en Conseil d'État
 - un rapport annuel est transmis à l'État en vue d'une évaluation



Autres mesures

- **Véhicules électriques et hybrides (art. 57)**
 - les communes peuvent créer et entretenir des infrastructures de charge
- **Articulation urbanisme – transports**
 - le volet « transports - déplacements » du PLU tient lieu de PDU (art. 19)
 - seulement si l'EPCI compétent pour le PLU est également AOTU
 - en l'absence de PDU, le ScOT peut fixer :
 - des normes mini ou maxi pour le stationnement des véhicules motorisés qui s'imposent aux PLU (art. 17)
 - des normes mini pour le stationnement des véhicules non motorisés qui s'imposent aux PLU (art. 17)



Zoom sur le péage urbain

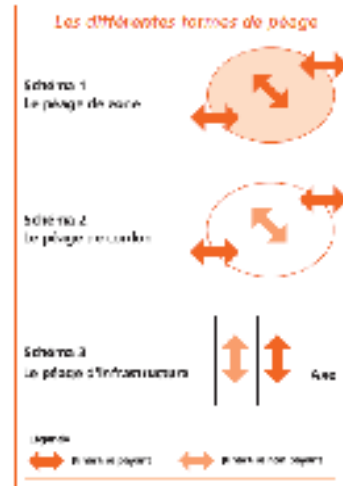


25/11/2010

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 (arguments et contre-arguments)

- Un système développé dans les **pays autoritaires** et du Nord de l'Europe ?
 - Singapour depuis 1975
 - 4 villes norvégiennes dans les années 1990, Londres depuis 2003, Stockholm depuis 2004
 - mais des péages urbains existent aussi en Italie (Rome, Milan)
- Un système de **prélèvement coûteux** ?
 - le ratio *coût de prélèvement / recette* dépend de l'objectif fixé au péage
- Un système qui génère l'**exclusion** ?
 - débat identique pour toute tarification d'un bien public
 - mais il faut gérer la période de transition : *quid* des ménages qui se sont installés dans le périurbain avant l'instauration du péage ?
- Un système que **la population française n'acceptera pas** ?
 - l'octroi (en vigueur du XIV^{ème} siècle jusque 1943) a été systématiquement évoqué lors des différentes tentatives de légiférer sur le péage urbain en France
 - mais l'octroi était un impôt indirect sur les biens (en l'absence de TVA), pas une mesure de régulation et/ou de financement du système de transport



25/11/2010

Pistes pour l'acceptabilité du péage urbain

- Le péage urbain doit servir une **politique locale de transport** à laquelle la population adhère
 - Le péage doit avoir fait l'objet d'un **large débat** préalablement à sa mise en œuvre
 - Il faut convaincre la population que le péage urbain est **la meilleure solution** pour atteindre les objectifs de la politique locale de transport
 - Une **adhésion politique** large et stable doit être recherchée
 - 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



25/11/2010