



Loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (Grenelle 2) Volet transport Jacques Legaignoux, CETE Méditerranée

Réseau
Scientifique
et Technique
du MEEDDM



Transport et urbanisme

Loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, art. 14

*Les SCoT, les PLU et les cartes communales **déterminent les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable (...) la diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat (...) en tenant compte en particulier des objectifs (...) de diminution des obligations de déplacements et de développement des transports collectifs.***

Transport et urbanisme

Les syndicats mixtes SCoT dont au moins deux des membres sont autorités organisatrices des transports urbains peuvent intégrer les syndicats mixtes transport avec les compétences obligatoires suivantes (art. 17) :

- *coordination des services de transport*
- *mise en place d'un système d'information pour les usagers*
- *recherche d'une tarification coordonnée et des titres de transport uniques ou unifiés*

Et les compétences facultatives suivantes :

- *organisation, en lieu et place de ses membres, des services publics réguliers et des services à la demande*
- *réalisation et gestion, en lieu et place de ses membres, d'équipements et infrastructures*

Transport et urbanisme

Le document d'orientation et d'objectifs du SCoT définit les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements (art.17).

Il précise les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs ainsi que celles permettant le désenclavement par transport collectif des secteurs habités qui le nécessitent.

Il peut déterminer des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs.

Il peut déterminer la valeur au-dessous de laquelle ne peut être fixée la densité maximale de construction résultant de l'application de l'ensemble des règles définies par le plan local d'urbanisme ou du document en tenant lieu dans des secteurs qu'il délimite en prenant en compte leur desserte par les transports collectifs, (...)

Transport et urbanisme

Le document d'orientation et d'objectifs du SCoT peut, sous réserve d'une justification particulière, définir des secteurs, situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés, dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent imposer une densité minimale de construction (art. 17).

« Il peut préciser, en fonction de la desserte en transports publics réguliers :

- les obligations minimales ou maximales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés
- les obligations minimales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules non motorisés

Transport et urbanisme

Le Plan local d'urbanisme intercommunal (art.19)

Dans le respect des orientations définies par le PADD, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

En ce qui concerne les transports et les déplacements, elles définissent l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement.

Elles tiennent lieu du PDU défini par les articles 28 à 28-4 de la LOTI.

Transport et urbanisme

Instauration d'une taxe de valorisation immobilière (art. 64)

Hors Ile-de-France, les autorités organisatrices de transports urbains peuvent instituer une taxe forfaitaire sur le produit de la valorisation des terrains nus et des immeubles bâtis résultant de la réalisation d'infrastructures de transports collectifs en site propre

Hors Ile-de-France et dans les mêmes conditions, l'Etat ou les régions, autorités organisatrices des services de transports ferroviaires régionaux de voyageurs, peuvent également instituer une taxe forfaitaire sur la valorisation des terrains nus et des immeubles bâtis résultant de la réalisation d'infrastructures ferroviaires.

La taxe est affectée au budget de l'autorité organisatrice de transport. Elle est destinée exclusivement au financement de la réalisation, du réaménagement ou de la modernisation des équipements et infrastructures de transport. Lorsqu'elle est instituée par l'Etat, la taxe est affectée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France

Transport et urbanisme

Instauration d'une taxe de valorisation immobilière (art. 64)

- L'entrée en vigueur de la taxe, dont la date est fixée par la délibération, ne peut intervenir plus de deux ans après la publication ou l'affichage de la déclaration d'utilité publique ou de la déclaration de projet.
 - La durée pendant laquelle cette taxe est exigible ne peut excéder quinze ans.
 - Les terrains et les immeubles soumis à la taxe ne peuvent être situés à plus de 1 200 mètres d'une station de transports collectifs, créée ou desservie à l'occasion de la réalisation du projet de transports collectifs en site propre, ou d'une entrée de gare ferroviaire.
 - Le taux de la taxe est de 15 % pour les autorités organisatrices de transports urbains lorsque la cession porte sur des biens situés à une distance de moins de 800 mètres d'une entrée de gare de voyageurs
 - Le montant total de ces taxes ne peut excéder 5% du prix de cession
- http://www.strategie.gouv.fr/IMG/pdf/NoteVeille129_1.pdf
- **La captation de la plus-value foncière et immobilière : une nouvelle source de financement des infrastructures de transport collectif ? / Centre d'analyse stratégique, mars 2009. La note de veille, n°129, 10 p**

Transport

Extension du Versement transport dans les communes touristiques (art. 55)

Dans une commune ou une communauté urbaine dont la population est supérieure à 10 000 habitants **ou, dans les deux cas, lorsque la population est inférieure à 10 000 habitants et que le territoire comprend une ou plusieurs communes classées communes touristiques au sens de l'article L. 133-11 du code du tourisme**

Dans les territoires comprenant une ou plusieurs communes classées communes touristiques, le taux applicable peut être majoré de 0,2 %.

Transport

Coordination des services de transport (art. 63)

Lorsque plusieurs périmètres de transports urbains sont inclus dans une agglomération de plus de 100 000 habitants définie à l'article L. 221-2 du code de l'environnement, les autorités organisatrices des transports urbains et interurbains assurent la coordination des services de transport qu'elles organisent sur le territoire de cette agglomération

Transport

Autopartage (art 54)

L'activité d'autopartage est définie par la 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.

Le label « autopartage » est attribué et utilisé dans des conditions définies par décret.

Le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement :

Réserver sur la voie publique ou dans tout autre lieu de stationnement ouvert au public des emplacements de stationnement aménagés (..) aux véhicules bénéficiant du label "autopartage" tel que défini par décret.

Transport

Véhicules électriques (art. 57)

Sous réserve d'une offre inexistante, insuffisante ou inadéquate sur leur territoire, les communes peuvent créer et entretenir des infrastructures de charge nécessaires à l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ou mettre en place un service comprenant la création, l'entretien et l'exploitation des infrastructures de charge nécessaires à l'usage des véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Lors de la construction d'ensembles d'habitations ou tertiaires équipés de places de stationnement individuelles couvertes ou d'accès sécurisé est prévue l'alimentation pour véhicule électrique ou hybride rechargeable, ainsi que des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos.

Transport

Transfert de la voirie départementale aux communautés urbaines ou d'agglomérations (art. 51)

Par convention passée avec le département, une communauté d'agglomération dont le plan de déplacements urbains comprend un service de transport collectif en site propre empruntant des voiries départementales ou prévoit sa réalisation peut, dans le périmètre de transports urbains, exercer en lieu et place du département tout ou partie des compétences qui, dans le domaine de la voirie, sont attribuées au département

Le refus du conseil général de déléguer tout ou partie de ces compétences doit être motivé par délibération. La convention précise l'étendue et les conditions financières de la délégation de compétence ainsi que les conditions dans lesquelles les services départementaux correspondants sont mis à la disposition de la communauté d'agglomération. »

Deux champs d'expérimentation

Les zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA), (art. 182)

Dans les communes ou groupements de communes de plus de 100 000 habitants où une mauvaise qualité de l'air est avérée, notamment par des dépassements de normes réglementaires ou des risques de dépassements de ces normes, une zone d'actions prioritaires pour l'air, dont l'accès est interdit aux véhicules contribuant le plus à la pollution atmosphérique, peut être instituée, à titre expérimental, afin de lutter contre cette pollution et notamment réduire les émissions de particules et d'oxydes d'azote

Les expérimentations sont autorisées par décret pour une durée ne pouvant excéder trois ans. Elles peuvent être prorogées par décret pour une durée de dix-huit mois à la demande des communes ou groupements de communes à l'initiative du projet.

Deux champs d'expérimentation

Des péages urbains pour financer les plans de déplacements urbains (art. 65)

Dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants, (...) dotées d'un PDU approuvé prévoyant la réalisation d'un transport collectif en site propre, une tarification des déplacements effectués au moyen de véhicules terrestres à moteur, dénommée péage urbain, peut être instituée, à titre expérimental et à la demande de l'autorité organisatrice des transports urbains.

Ce péage urbain pourrait être institué pour une durée de trois ans. Concernant son montant, il serait fixé par l'autorité organisatrice des transports urbains dans la limite d'un seuil défini par décret en Conseil d'État.

Le péage urbain ne peut être instauré qu'après la mise en place d'infrastructures et de services de transport collectif susceptibles d'accueillir le report de trafic lié à l'instauration du péage.

Les péages autoroutiers

Modulation du péage autoroutier (art. 60)

Transports de marchandises (poids lourds)

=> *Transposition de la directive dite « eurovignette 2 »*

Modulation : en fonction de la classe d'émission Euro ou en fonction de l'heure ou du jour

Transport de personnes

Modalités à définir (par décret)

Conditions :

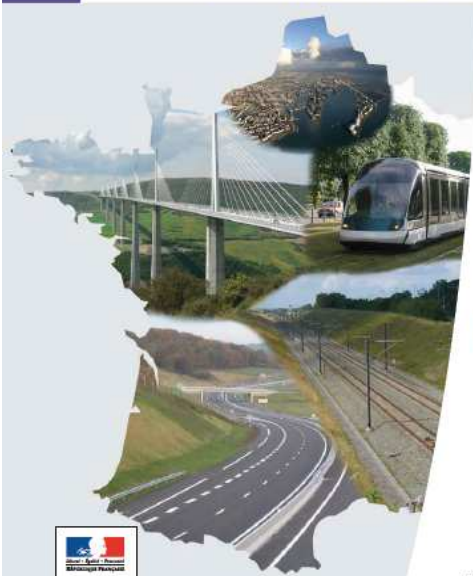
- neutralité sur les recettes de l'exploitant
- amplitude limitée entre le max et le min de la catégorie (+100%)
- conditions d'application dans les contrats de délégation de service public
- à partir du 1/1/2010, les nouveaux contrats ou, pour les contrats en cours, dès leur renouvellement

Schéma national des infrastructures de transport

Direction Générale
des Infrastructures,
des Transports et
de la Mer

AVANT-PROJET

Schéma national des
infrastructures de transport
soumis à concertation



Transition énergétique et mobilité
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, Transport et Mer

Présent
pour
l'avenir

juillet 2010

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement durable et de la Mer
www.developpement-durable.gouv.fr

un document de stratégie

révision du CIADT du 18/12/2003

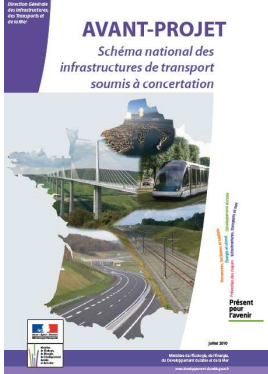
en application du Grenelle (loi « Grenelle 1 »)

**fixe les grandes orientations de l'État en matière
d'infrastructures de transport**

entretien, modernisation, développement

Objectif : favoriser le report modal

**Un avant projet soumis à concertation : publication fin
2010 (?)**



SNIT

Schéma national des infrastructures de transport

Contenu

58 actions qui orientent les politiques des gestionnaires d'infrastructures
un choix de projets fondé sur une grille d'évaluation multicritère

La stratégie s'organise autour de 4 axes :

Optimiser le système de transport existant pour 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

170 Mds € d'investissement (sur 20 à 30 ans)

près de 2 Mt CO2/an économisées

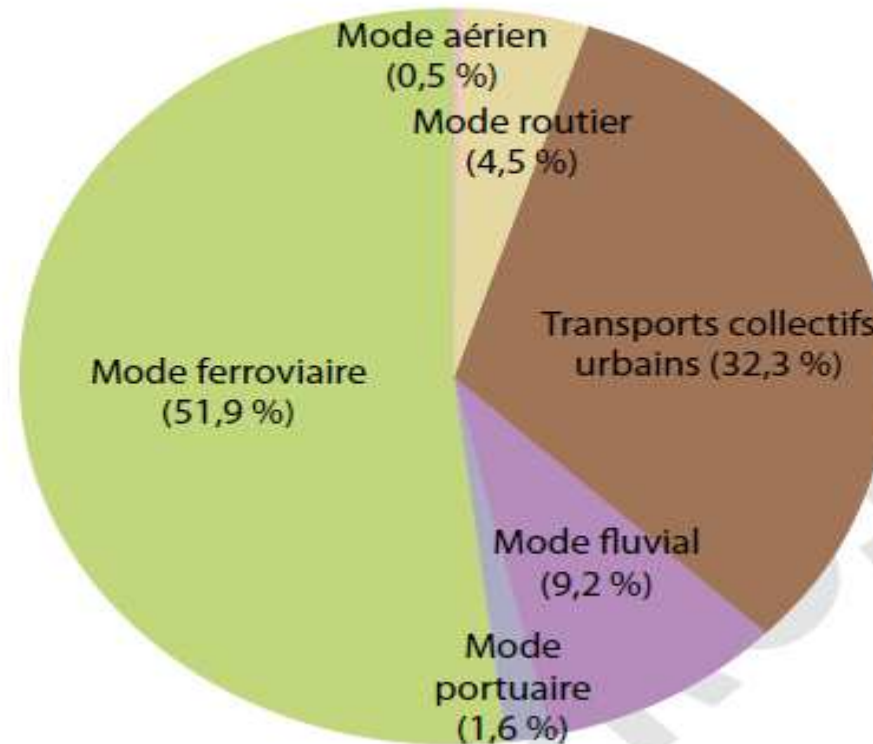


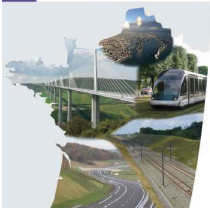


SNIT

Programme d'investissements

Le programme d'investissements à l'horizon du SNIT (170 Mds€ sur 20 à 30 ans) illustre clairement la révolution des transports initiée par le Grenelle de l'environnement, dans le cadre de la lutte contre les changements climatiques.





SNIT

Les projets sur la zone d'action du Cete

Projets ferroviaires (fret)



Projets (auto)rouiers



Projets aéroportuaires

2 MAYOTTE - Nouvelle piste long courrier à Mayotte-Dzaoudzi

Projets portuaires



Projets ferroviaires (LGV)



Soutien au projets TCSP

