

Grenelle de l'environnement : éléments relatifs aux transports

GROUPE 1 : LUTTER CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET MAITRISER LA DEMANDE D'ÉNERGIE

Objectif : placer la France dans la trajectoire d'une division par quatre des GES d'ici 2050 avec l'étape intermédiaire en 2020 de réduction de 20 % des GES.

MOBILISER LES TERRITOIRES ET CLARIFIER LES COMPÉTENCES

Proposition : élaboration de plans climat-énergie territoriaux : Impliquer davantage les collectivités territoriales par ces plans qui seraient obligatoires d'ici 5 ans et qui comprendraient notamment une stratégie d'atténuation du réchauffement climatique.

Proposition : une loi pour une gouvernance adaptée à la mobilité durable (majorité du groupe). Il s'agit d'apporter une clarification des compétences au niveau local en matière de développement durable. La majorité des membres proposent la création d'un bloc de compétences cohérent dans la lutte contre le changement climatique pour les intercommunalités (urbanisme, transports, voirie, énergie). Proposition également (GART) de création de nouveaux outils réglementaires pour mettre en oeuvre des liens de compatibilité entre SCOT PDU PLU. Proposition d'une décentralisation et d'une dépenalisation du stationnement en faveur des communautés urbaines et d'agglomération. La question du péage urbain est aussi abordée.

MODERNISER LE BÂTIMENT ET LA VILLE, POUR UNE VILLE DURABLE

Constat : pour une croissance démographique de 11 % entre 92 et 2004, on compte une augmentation de 43% de la surface artificialisée. L'**objectif** est d'agir contre l'étalement urbain.

Propositions : Neutralité carbone pour les infrastructures. Il est aussi proposé que les flux des grandes zones urbaines fassent désormais l'objet d'un diagnostic environnemental comprenant les déplacements. Généralisation d'éco quartiers et mise en place pour toutes les villes d'un plan climat énergie territorial avec des plans triennaux de progrès sur la gestion de l'espace. L'analyse globale des déplacements urbains doit être confiée à des urbanistes qualifiés.

RAMENER LES ÉMISSIONS DU TRANSPORT À LEUR NIVEAU DE 1990 EN 15 ANS.

Constat : les transports sont le premier secteur d'activités responsable d'émission de GES (26 % en France), la tendance actuelle est à la stagnation après une forte augmentation entre 1990 et-2000. Les véhicules routiers représentent la moitié des émissions de ce secteur.

Objectif d'ici 2012 : augmentation d'un quart de la part du fret non routier.

Proposition : pour une meilleure connaissance de la mobilité et des émissions du secteur des transports, création d'un observatoire des transports pour quantifier les émissions, estimer l'impact des mesures prises et permettre de bâtir et piloter des engagements volontaires. Consensuel.

Programmation et gestion des infrastructures de transport :

1 - Schémas national et régionaux de transports

Constat : le processus actuel de décision en matière d'infrastructures souffre de l'absence d'une vision globale.

Proposition consensuelle d'établir d'un **schéma national des infrastructures nouvelles de transports** dans le cadre de la révision du CIADT de 2003 en s'appuyant sur la notion de service offert aux voyageurs comme aux marchandises. Ce schéma national doit être décliné dans le cadre régional et articulé avec un schéma sur le plan européen. Ces schémas doivent inclure des politiques et mesures en accord avec les objectifs de réduction des GES. L'évaluation des infrastructures de transport devra se faire de façon globale sur

l'ensemble de la programmation dans le contexte des schémas sus-cités. Cette évaluation mettra en avant les bénéfices économiques et sociaux attendus, les coûts, les émissions de GES et autres polluants, l'énergie consommée et les autres impacts environnementaux.

2 - Financement des infrastructures de transports.

Proposition : la majorité des membres demandent un renforcement des missions de l'AFITF et la réaffirmation de la priorité donnée aux projets de report modal. Les syndicats rappellent leur opposition au financement d'une partie des infrastructures par des fonds privés via des PPP. L'UTP rappelle qu'elle y est, elle, favorable, les collectivités indiquent qu'elles n'auront pas les moyens d'assumer seules investissements et coûts de fonctionnement.

Recommandation : une partie importante des ressources provenant des mesures fiscales incitatives mises en place au titre du changement climatique doivent être affectées à l'AFITF pour le financement de projets de transports alternatifs à la route et à l'aérien et aux collectivités pour le financement des plans climat-énergie territoriaux, notamment les transports en commun.

Transports de voyageurs :

1 - Transport urbain

Objectifs : inciter à les conducteurs à mieux utiliser leurs véhicules, inciter à l'achat de véhicules particuliers moins consommateurs, inciter au report modal sur des modes de transport moins polluants.

Constat de la sous-tarifcation actuelle de la route en agglomération qui incite à l'étalement urbain, (analyse non partagée par MEDEF et la CGPME).

Proposition : un **plan de développement des transports collectifs**. Ce plan comprendrait des investissements structurants (tram, métro...) pour doubler l'infrastructure de transports collectifs (parvenir par exemple à 1500 km en plus de tram et bus en site propre). Il faut une responsabilisation plus claire des intercommunalités, des aides pour renouveler le parc d'autobus, des parkings de rabattements en périphérie des agglomérations, des incitations à développer des plans de déplacements. La prise en charge par l'employeur de la moitié du coût de l'abonnement domicile-travail dans les transports publics est évoquée mais MEDEF et CGPME sont contre. Autres mesures : la généralisation des billetteries multimodales et la définition de normes environnementales pour les transports collectifs. Egaleme nt évoquée, la promotion de l'usage du vélo et l'étude d'un projet de code de la rue.

Proposition : **impliquer les entreprises**. Inciter à la réalisation de plans de déplacements d'entreprise, d'administration, d'établissements scolaires et élaboration de plans de déplacements de zones. Suppression des obstacles juridiques au co-voiturage et à l'autopartage. Obligation de la publication des GES des entreprises et des collectivités pour elles-même et le périmètre de leurs compétences. Sensibilisation à la notion de transport durable et à l'éco conduite

2 - Déplacements interurbains

→ Transports ferroviaires

Recommandation d'un développement du transport ferroviaire et de la remise en état du réseau, un linéaire de 4500 km de projets en LGV à l'horizon 2050

→ Aéronautique et transports aérien

Objectif : limiter le recours aux déplacements aériens en organisant une cohérence des dessertes aériennes avec le réseau TGV.

Proposition d'une majorité du groupe de créer une **éco-taxe** sur le transport aérien intérieur sur le kérosène, payable lorsqu'il existe sur la ligne une offre ferroviaire en TGV.

Autres propositions avancées : interdiction des subventions aux aéroports déficitaires, encouragement du

projet CAREX, amélioration de la desserte terrestre des aéroports par les transports collectifs ... Les associations demandent l'abandon des nouveaux projets aéroportuaires.

Proposition : favoriser le ferroviaire à grande vitesse par rapport à l'aérien quand les deux modes de transport sont en concurrence, inclure l'aviation civile dans le système d'échange des droits d'émission de GES, ne pas favoriser les lignes aériennes parallèles à des lignes TGV. (Opposition du MEDEF).

→ *Rationalisation de l'usage de l'automobile*

Proposition de réduction des vitesses maximales de 10km/h sur l'ensemble du réseau routier pour les véhicules particuliers. La présidence française de l'UE devrait être moyen d'encourager une limitation des vitesses sur l'ensemble du réseau routier européen. L'intérêt de la mesure consiste surtout à inciter les constructeurs à concevoir des voitures moins puissantes permettant dès lors des gains de consommation à tout régime. Permet aussi de lutter contre l'étalement urbain en allongeant les distances. Mesure consensuelle. Evocation aussi de la généralisation des péages sans arrêt.

Proposition de réglementation pour les émissions de CO2 des véhicules neufs : le groupe est en faveur d'une limitation à 120g de co2/km à l'horizon 2012 et non 130 g comme annoncé par la Commission. Réserves du MEDEF et du ministère chargé des transports.

Proposition d'une éco-pastille annuelle avec bonus/malus pour les véhicules particuliers, respectant globalement le pouvoir d'achat des Français. Le prix serait proportionnel aux émissions de CO2 pour les véhicules les plus émetteurs. Les propriétaires des véhicules les moins émissifs bénéficieraient eux d'une prime ou d'un crédit d'impôts et les recettes contribueraient au financement des actions de l'AFITF et des collectivités au titre du transport durable. Le MEDEF est contre ; inquiétudes des syndicats face aux risques de dégradation du pouvoir d'achat des ménages. Proposition de lier l'éco pastille à l'instauration d'une aide publique sous forme de primes, crédit d'impôt ou PTZ pour l'achat de nouveaux véhicules émettant moins de 120gCO2/km.

Avis divergents sur une **hausse de la TIPP**, opposition de la CGPME. Le groupe s'accorde pour dire qu'un prélèvement supplémentaire au titre du changement climatique serait plus acceptable s'il était explicitement identifié et ses recettes affectée à la lutte contre le changement climatique.

Recommandation : inciter au développement des **nouvelles technologies** : véhicules hybrides, véhicule électriques hybrides rechargeables, biocarburants, économies d'énergie sur les moteurs d'avions, aérodynamique, kérosène de synthèse et allègement. Consensuel.

Transport de marchandises

1 - Transport routier de marchandises

Proposition de mise en place progressive (expérimentations et évaluation) de la mesure de réduction de vitesse. Etablir des normes d'émission de CO2 pour les PL et les véhicules utilitaires légers à l'horizon 2012.

Proposition par la majorité du groupe d'une **éco-redevance kilométrique sur les poids lourds**, dans le cadre de la directive euro-vignette, pour faire payer aux transports routiers un coût plus proche de son coût réel (MEDEF et CGPME désapprouvent). Affectation des recettes aux collectivités et à l'AFITF. Affichage obligatoire des émissions de carbone de chaque prestation de transports en lien avec le nouvel observatoire des transports.

2 - Développement du fret non routier

Objectif : atteindre une part de 25% du fret non routier sous 15 ans (non partagé par CGPME):

Proposition : classer la promotion et l'utilisation des modes fluvial, ferroviaire et de cabotage maritime au rang d'intérêt général et inscription de cette disposition dans la loi d'orientation relative aux transports intérieurs. Réserves de certains dont CGMPE

3 - Fret ferroviaire

Certains membres demande le gel de la fermeture des gares décidées par la SNCF.

Propositions pour un développement du fret ferroviaire à l'horizon 2025 dans le cadre du schéma national des infrastructures de transport. Il faut analyser la possibilité de réserver des voies dédiées ou à priorité au fret ferroviaire sur les axes massifiables, en parallèle d'une analyse des points critiques du réseau. Programmation de la montée en puissance des autoroutes ferroviaires. création de services de TGV fret en alternative au fret aérien. Planification des grandes infrastructures nouvelles nécessaires au développement du fret et notamment les contournements d'agglomération. Grand débat public sur le plan rail 2020-2025.

Proposition : Le groupe propose la réalisation des infrastructures suivantes :

- Autoroute ferroviaire à grand cadencement sur l'axe atlantique pour soulager le flux routier Espagne France Benelux ;
- Autoroute ferroviaire Lyon-Turin, axe transversal Nantes-Lyon, axes Paris-Bordeaux-Espagne et Espagne-Benelux
- Autoroute ferroviaire à grand cadencement sur l'axe Perpignan Bettembourg et traversée des Alpes par l'autoroute ferroviaire alpine,
- Mise en réseau des autoroutes ferroviaires et maritimes de la moitié Est de la France (Paris, Lille, Luxembourg, Marseille, Perpignan, Italie),
- TGV de fret aérien au départ de Roissy,
- Trains mixtes longs de containers et de semi-remorques au départ de Marseille, Le Havre, Nantes et Dunkerque.

4 - Fret fluvial et maritime

Un plan de développement des dessertes des ports par l'interface avec les modes fluvial et ferroviaire.

Un plan de développement du fret fluvial (établir une meilleure complémentarité) , développement des autoroutes maritimes grâce à des solutions de financement plus adaptées, révision des modalités de partenariat entre public et privé

AUTRES

Recherche : proposition d'une augmentation du budget de la recherche sur les thématiques en relation avec le changement climatique, renforcer par exemple la recherche sur les biocarburants de 2e génération

Constitution d'un IHEDN, tenue d'une conférence de citoyen sur le changement climatique

Elaborer un plan national d'adaptation au changement climatique pour adapter et renforcer les infrastructures afin de faire face au changement climatique.

GROUPE 3 : INSTAURER UN ENVIRONNEMENT RESPECTUEUX DE LA SANTE

Demande d'un plan santé transport pour les sources mobiles dans le PNSE2 (plan national santé environnement), pour un rééquilibrage vers des formes de transports moins polluantes.

Propositions pour la réduction des inégalités face aux bruits : la résorption des points noirs de bruit liées aux infrastructures de transports terrestres et aériennes est une priorité sanitaire et doit être obtenue dans les cinq ans à venir. Mise en place d'observatoires du bruit dans les grandes agglomérations, question complexe posée de l'interdiction des atterrissages et décollages de nuit, les ONG y sont favorables

GROUPE 6 : PROMOUVOIR DES MODES DE DEVELOPPEMENT ECOLOGIQUES FAVORABLES A LA COMPETITIVITE ET A L'EMPLOI

Proposition : revoir les valeurs des différentes externalités (pollution, effet de serre, congestion, biodiversité ...) utilisées dans les calculs de rentabilité socio-économique. Consensus

Proposition de mettre en place un péage kilométrique poids lourd sur le réseau routier national non concédé. La FNTR est contre.