



Partout où la nature
a besoin de nous



Territorialisation du Grenelle de l'Environnement

Infrastructures et territoires: Territorialisation du Grenelle de l'Environnement dans le domaine des transports



Samedi 29 mai 2010

Jean Paul LHUILLIER, membre
du Directoire du Réseau
Transports et Mobilité Durables
de FNE

Demba DIEDHIU, Chargé de
Projets Réseau Transports et
Mobilité Durables de FNE



Présentation de FNE

- Une fédération d'associations et de protection de la nature
- Créée en 1968, reconnue d'utilité publique en 1976
- Représente environ 3000 associations
- Trois grandes missions de FNE:
 - Connaître et proposer
 - Sensibiliser et informer
 - Représenter





Le Réseau Transports et Mobilité Durables de FNE (1)

- **En Europe**
 - Lobbying pour l'amélioration de l'efficacité énergétique des flottes de véhicules
 - Lobbying pour agir en faveur d'un report modal du fret:
 - Révision de **la directive « Eurovignette »**
 - Révision de **la directive sur les poids et dimensions des véhicules lourds**





Le Réseau Transports et Mobilité Durables de FNE (2)

- **En France**

- Participation active au Groupe 1 du **Grenelle** sur le climat
- Propositions et actions pour
 - une éco-redevance poids lourds
 - « concevoir et aménager les territoires pour des modes de vie durables » :
Plateforme Territoires => Liens très fort Urba/Amé ↔ Dépla/Trans
 - les infrastructures de transport





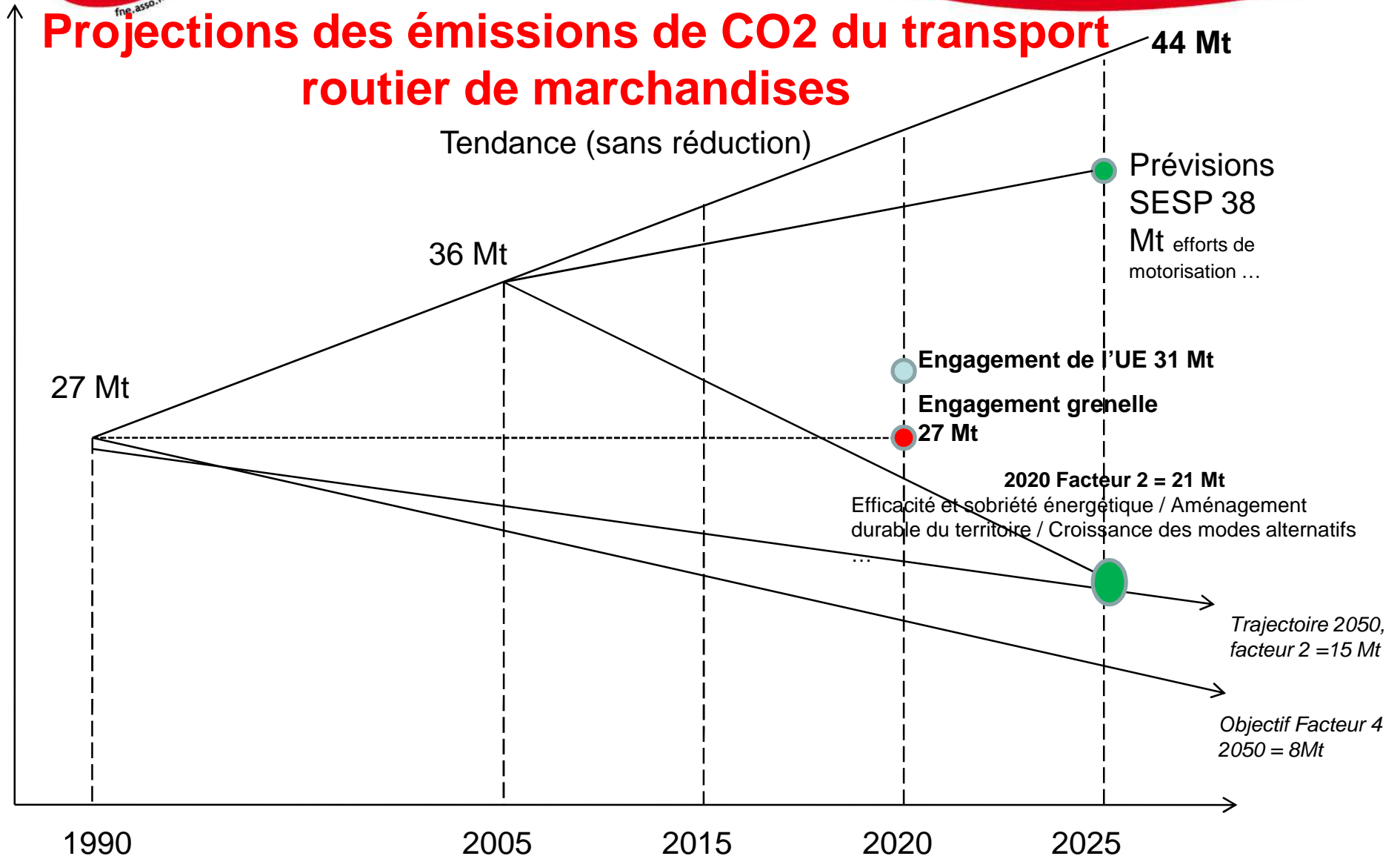
Contexte spécifique pour les infrastructures de transport (1)

- En Europe, **28%** des émissions de CO₂. **84%** proviennent de la route
- Plusieurs engagements pour lutter contre les changements climatiques:
 - **International**: Signature du protocole de Kyoto – Sommet Copenhague du 07 au 19 décembre 2009
 - **Européen**: Paquet Energie-Climat en cours de négociation
 - **Français**: Facteur 4 + Engagements « Grenelle »





Projections des émissions de CO₂ du transport routier de marchandises





Contexte spécifique pour les infrastructures de transport (2)

Des impacts de taille des infrastructures de transport dans le domaine de:

- Santé => air, micro particules, bruit, vibration,...
- Environnement, GES => GES, pollution des sols/eaux/végétation dont bio...
- Aménagement du territoire, financement => déstructuration, non équitabilité, polarisation/concentration,...
- Paysages et biodiversité => coupure, perception, TVB
- Social => budget des ménages, accessibilité, confusion entre vitesse et niveau de service global,...





Territorialisation du Grenelle de l'Environnement

Des mots magiques quasi irrationnels ...

- Désenclavement ...
- Développement des activités économiques ...
- Accessibilité/Aménagement ...
- Vitesse/temps de parcours ...
- Congestion/Saturation ...
- Transit ...

Mais aucun bilan réel !

Des contres exemples : Macon/Oyonnax, Grenoble/Saint-Etienne



Territorialisation du Grenelle de l'Environnement

Première partie: Bilan et perspectives dans le domaine des transports

I. Grenelle de l'Environnement





1.1 Le Grenelle de l'Environnement et les transports

- « UN CHANGEMENT DRASTIQUE DE STRATEGIE DANS LES TRANSPORTS ... LA RUPTURE S'IMPOSE »

(Titre de la partie concernant les Transports à l'issue des travaux du Grenelle en 2007)

- Quel Bilan trois ans après?





1.2 Les engagements concernant la réduction des GES

- Réduire de 20% d'ici 2020 les émissions actuelles de l'ensemble des transports pour les ramener au niveau de 1990
 - Pour les transports de marchandises, prenant en compte un gain d'efficacité technique de 25%, cela revient à postuler:
 - un maintien du niveau actuel du transport routier de marchandises
 - le doublement des transports alternatifs à la route
 - une croissance moindre du volume de transports marchandises





1.3 Les engagements concernant les infrastructures de transport (1)

- Travail de fond sur le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) qui est en cours...
- Cohérence avec les SRST
- Mais les vieux réflexes sont toujours là: poursuite des programmes autoroutiers et projet de 2 pistes supplémentaires pour l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry





1.3 Les engagements concernant les infrastructures de transport (2)

- Début de changement de mentalité sur la remise à niveau des infrastructures existantes en ferroviaire et fluvial (avec l'apport fort des régions...)
- Sans néanmoins voir les nouvelles infrastructures à la baisse (lignes LGV, canaux grands gabarits, aéroports, autoroutes)

Orientations fortes sur une nouvelle politique basée – encore – sur des infrastructures. Pas de remise en cause de la mobilité, ni de mesure en faveur de la desserte des territoires





1.4 Les engagements concernant les voitures de particuliers

- Le bonus malus
- Voiture économique souvent électrique
- Encouragement au covoiturage dans Grenelle 2
- L'auto-partage dans Grenelle 2

Un effet incitatif très fort





1.5 Engagements concernant les transports de voyageurs (1)

- En urbain dense, des projets ont été sélectionnés sans une réelle analyse de la mobilité... mais faut-il encore avoir les financements accompagnant une explosion des coûts au km?
- En péri urbain, une affirmation de principe de développement qui a du mal à se concrétiser (voies réservées sur autoroutes, BHNS, tram-Train,...)





1.5 Engagements concernant les transports de voyageurs (2)

- Ile de France...beaucoup de projets avec une implication forte du gouvernement (équité avec la province)
- Ferroviaire longue distance, priorité au TGV, mais les liaisons inter régionales sont en grosses difficultés
- Transport aérien: pas de changements d'orientation pour les voyageurs mais projet Carex pour les marchandises





1.6 Les engagements concernant les transports de marchandises (1)

- Un objectif chiffré « amener la part du fret non routier à 25% d'ici 2022 (actuellement 14%)
- Les nouveaux projets (« autoroutes ferroviaires », « autoroute de la mer », TGV fret, Opérateurs Ferroviaires de Proximité) ont du mal à se concrétiser





1.6 Les engagements concernant les transports de marchandises (2)

- Le lobby routier très présent, exemple le 44 tonnes, le 60 T ...
- Dans le texte de loi, une étude de la baisse de la vitesse des poids lourds prévue.
- Absences/faiblesse des mesures territoriales (pas de politique volontariste pour un urbanisme d'entreprise en faveur des modes alternatifs aux routiers)
- Projet emblématique de la taxe kilométrique poids lourds pour FNE au niveau national/européen avec attaques virulentes des transporteurs routiers





Conclusion

Les intentions sont sûrement là, mais les actes ont du mal à se mettre en œuvre du fait:

- Des moyens financiers limités (financement des infrastructures de transport alternatives, les PPP vont montrer leur limite; et il faudra faire des choix...)
- De la pression des milieux économiques (exemple 120 g, taxe kilométrique...)
- Des vieux réflexes d'élus pour défendre le routier (finir les infrastructures routières, utilisation fallacieuse de la congestion et de la sécurité, ...)

Quel apport d'une infrastructure de transport pour les territoires?





Territorialisation du Grenelle de l'Environnement

II. Positions et avis dans les transports de FNE





2.1 Les infrastructures routières (1)

POSITION / AVIS

- Possible création de quelques liaisons routières en ultime recours:
 - Sous certaines **conditions locales liées à la sécurité et à la santé** des populations
 - Seulement si ces liaisons routières n'ont **pas de caractéristiques autoroutières**
- Pour tout nouveau projet, examiner au préalable, de manière approfondie et en concertation:
 - Les **solutions alternatives**
 - Les **aménagements protecteurs et/ou réducteurs** possibles
 - Les résultats de **l'étude d'impact**





2.1 Les infrastructures routières (2)

POSITION / AVIS

- Au-delà de situations ponctuelles identifiées:
 - Demande de **l'abandon de tous les projets autoroutiers**
 - Favoriser le développement de **transports plus respectueux de l'environnement**
- Concernant le réseau routier existant:
 - Définir un **programme de réduction des impacts écologiques**
 - Prendre en compte les **enjeux locaux, nationaux et européens sur la biodiversité** (Ex.: Natura 2000, TVB)
 - Se baser sur **un inventaire écologique précis et adapté**





2.2 Les infrastructures ferroviaires (1)

POSITION / AVIS – Réseau ferroviaire classique

- Un impératif: **la modernisation et la remise à niveau** du réseau classique. Doit s'accompagner d'actions en faveur:
 - Des **transports collectifs** tels que les TER ou RER
 - Du **transport de marchandises**
- Des **Investissements publics** à la hauteur, tels que **prévus par la Loi et lors du Grenelle**
- En parallèle:
 - Définir un **programme de réduction des impacts écologiques**
 - Prendre en compte **les enjeux locaux, nationaux et européens sur la biodiversité**
 - Se baser sur **un inventaire écologique précis et adapté**





2.2 Les infrastructures ferroviaires (2)

POSITION / AVIS - Nouvelles infrastructures ferroviaires

- Une **évaluation socio-économique préalable complète des besoins de déplacements** avec la prise en compte:
 - Des **réseaux de voyageurs locaux** existants
 - Des **réseaux de fret** existants
- Prise en compte des critères environnementaux liés à la TVB et à la santé dès l'amont du projet. Intégration par la suite:
 - Dès **la conception des tracés**
 - **Avant toute définition des fuseaux**
- **L'étude d'impact** (et l'étude d'incidences pour les Sites Natura 2000) doit se baser sur **un inventaire précis dans un zone d'étude large**





2.2 Les infrastructures ferroviaires (3)

POSITION/AVIS – Nouvelles infrastructures ferroviaires

- Réelle **implication des partenaires environnementaux**, notamment locaux, à **toutes les étapes du projet**
- Des **mesures compensatoires**:
 - De **qualité**
 - Effectives
 - Optimales
 - Définies au préalable, après le déroulement approfondi du processus d'instruction.
 - Réalisées et suivies **en concertation**
- L'exploitation des infrastructures doit être exemplaire :
 - En **optimisant les consommations d'énergie**
 - En recherchant dès leur conception **le moindre impact environnemental**





2.3 Le réseau fluvial (1)

POSITION/AVIS – Réseau fluvial classique

- Modernisation et remise à niveau du réseau fluvial classique, sous réserves d'éventuelles protections patrimoniales
- Des **Investissements publics** à la hauteur, tels que **prévus par la Loi et lors du « Grenelle »**
- En parallèle:
 - Définir un **programme de réduction des impacts écologiques et de gestion écologique des berges**
 - Prendre en compte les **enjeux locaux, nationaux et européens sur la biodiversité (Ex.: Natura 2000, TVB)**
 - Se baser sur **un inventaire écologique précis et adapté**





2.3 Le réseau fluvial (2)

POSITION/AVIS – Nouvelles infrastructures fluviales

- Adopter la même démarche que pour les nouvelles infrastructures ferroviaires
- Veiller à la nécessité de disposer de ressources en eau et de ne pas détruire l'équilibre hydraulique d'un territoire





2.4 Les infrastructures aéroportuaires

POSITION/AVIS

La pertinence de ce type de transport se mesure en fonction de la distance. L'avion est seulement pertinent au-delà de 1000km

- **Abandonner tout projet/transfert** d'infrastructures aéroportuaires
- **Privilégier une étude de marché** avant toute prise en compte
- **Optimiser les plateformes existantes** pour les nouveaux marchés tout en réduisant drastiquement les nuisances





3.5 Les autoroutes de la mer

POSITION/AVIS

- Prise en compte de **l'ensemble des installations nécessaires**, y compris terrestres; leurs effets induits et les diverses solutions
- Favoriser les **navires et équipements les plus respectueux de l'environnement**
- Privilégier les **pré et post acheminements ferroviaires**
- Eviter les passages dans les **aires marines protégées/labellisées et dans les zones inventoriées comme sensibles**





Deuxième partie: Infrastructures et territoires: SNIT

I. Schéma National des Infrastructures de Transport





1.1 Qu'est ce que le SNIT

- Ensemble des mesures en matière d'infrastructures que l'Etat entend prendre dans les prochaines années
- Destiné à veiller à la cohérence globale des réseaux nécessaires d'infrastructures de l'Etat
- L' horizon de planification retenu est 2030





1.2 Le SNIT: Une nouvelle démarche

- La concertation à 5
- La prise en compte de critères environnementaux, notamment la Trame Verte et Bleue (TVB)





1.3 Les enjeux et objectifs du SNIT sur les territoires

Fixer les orientations de l'Etat en matière de :

- Développement indispensables de ses réseaux
- Modernisation, exploitation, entretien de ces derniers
- Réduction de leurs impacts sur l'environnement et aide apportée aux collectivités territoriales pour le développement de leurs propres réseaux dans les mêmes conditions





1.4 Etapes d'élaboration SNIT

Élaboration : janvier 09

- Concertation avec Régions, Parlement, acteurs du Grenelle : **juin 09**
- Évaluation de l'avant projet
- Approbation par décret : **décembre 09 ... Toujours en attente**





1.5 Méthode d'évaluation SNIT

Pourquoi une évaluation?

- Fournir des éléments d'appréciation sur l'aptitude du projet à contribuer aux objectifs assignés par le Grenelle de l'Environnement
- Fournir des éléments sur le risque au plan environnemental, notamment pour la biodiversité
- Identifier dans le cadre d'une démarche dite de revue, les projets routiers qui méritent d'être inscrits au schéma national en cohérence avec l'ambition de l'Etat de ne plus augmenter la capacité routière globale sauf pour éliminer des points de congestion, et des problèmes de sécurité ou d'intérêt local





1.6 Grille d'analyse multicritères des grands projets d'infrastructure

Une méthodologie nationale obtenue permettant une :

- Caractérisation du projet vis-à-vis des grands axes d'une politique des transports cohérente avec les orientations « Grenelle »
- Caractérisation du risque environnemental et biologique lié à la réalisation du projet en cohérence avec les orientations « Grenelle »
- Caractérisation du bilan socio-économique du projet





1.7 Le SNIT et TVB

- Planification des infrastructures de transport selon des critères socio-économique, puis, après le Grenelle de l'Environnement, intégration des critères environnementaux: Grille d'évaluation SNIT
- En l'état, le projet de la loi Grenelle II prévoit que seuls les projets d'infrastructures portés par l'Etat soient compatibles avec la TVB

Les contributions FNE au COMOP TVB sont téléchargeables ici:
<http://www.fne.asso.fr/fr/thèmes/question.html?View=entry&EntryID=174>





Les projets de territorialisation

Afin de contribuer à la territorialisation des engagements du Grenelle de l'Environnement, FNE s'est structuré autour de grands projets thématiques :

- × **ÉNERGIE-CLIMAT** : Accompagner les associations afin qu'elles aient les moyens d'initier et de s'impliquer dans les PCET
- × **BIODIVERSITÉ** : Inscrire la trame verte et bleue dans l'aménagement des collectivités territoriales des territoires
- × **AGRICULTURE** : Aider les associations à s'inscrire dans les démarches locales liées à l'agriculture afin d'atteindre les objectifs du Grenelle
- × **TRANSPORT** : Logistique urbaine, Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT), Ecotaxe poids lourds
- × **SANTÉ - ENVIRONNEMENT** : 2^{ème} Plan national santé environnement (PNSE2) 2009-2013, Débat public sur les nanotechnologies sous l'égide de la CNDP
- × **PRÉVENTION DES DÉCHETS** : Campagne Prévention 2009-2012 : accompagner les associations afin qu'elles aient les moyens d'initier et de s'impliquer dans les plans et programmes locaux de prévention



Territorialisation du Grenelle de l'Environnement

II. Exemple d'échanges:

Comment le SNIT va intégrer vos projets locaux?





Territorialisation du Grenelle de l'Environnement

Merci de votre attention...

