

Note d'information

7 septembre 2010

LES PRINCIPALES DISPOSITIONS DE LA LOI « GRENELLE 2 »

5-7 rue d'Aumale - 75009 Paris
Tél. : +33 (0)1 48 74 63 51
Fax : +33 (0)1 40 16 11 72

www.utp.fr



C'est le 13 juillet que la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite « Grenelle 2 » a été publiée, presque une année après la publication de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, dite « Grenelle 1 ».

Rappelons que le projet de loi de ce texte avait été examiné en Commission des Affaires économiques du Sénat dès la fin mai 2009 !

Fortement attendu, ce texte marque la fin d'une étape importante des travaux du Grenelle de l'environnement, démarrés il y a trois ans, à l'été 2007.

Cette loi « Grenelle 2 » compte 257 articles répartis au sein de six titres :

- bâtiments et urbanisme,
- transports
- énergie et climat
- biodiversité
- risques-santé-déchets
- gouvernance.

Pour permettre son application, près de 200 décrets sont attendus.

RENFORCEMENT DU LIEN URBANISME-TRANSPORT

Ce texte favorise un pilotage intercommunal des questions urbaines et de planification. Il confirme une approche intégrée de l'habitat et des transports.

- Le **schéma de cohérence territoriale (SCOT)** est **renforcé** et devient la clé de voute de l'aménagement durable des territoires (article 17).

Son « *document d'orientation et d'objectifs* » (qui vient se substituer au document d'orientations générales) « *définit les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements. Il définit les grands projets d'équipements et de dessertes par les transports collectifs* ».

Ce document pourra réguler l'urbanisation en fonction de la desserte en transport public. Il devra « *précise(r) 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 urbanisés qui le nécessitent* ».

Tout comme « *il peut déterminer des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs* »

La loi renforce également la **compatibilité de l'ensemble des documents d'urbanisme** : plans locaux d'urbanisme (PLU), programmes locaux de l'habitat (PLH), plans de déplacements urbains (PDU)... avec le document d'orientation et d'objectifs du SCOT.

- Pour obliger à l'**urbanisation des secteurs desservis par les transports publics**, le PLU prévoit « *dans des secteurs situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés, (d') imposer dans des secteurs qu'il délimite une densité minimale de constructions* » (article 19).

- Pour favoriser la cohésion des différents documents d'urbanisme, la loi prévoit des mécanismes de consultation spécifique (article 19).

Tout comme elle vise à limiter l'étalement urbain en périphérie des agglomérations. Ainsi, le maire d'une « *commune qui n'est ni membre d'un établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme ni membre d'une autorité organisatrice de transports urbains (AOTU), et qui est située à moins de quinze kilomètres de la périphérie d'une agglomération de plus de 50 000 habitants* » et qui élabore tout seul son PLU communal, devra « *recueillir l'avis de l'AOTU sur les orientations du projet d'aménagement et de développement durables* » ([article 19](#)).

- Pour favoriser une intercommunalité des projets d'aménagements, la loi inclut des dispositions d'articulation, notamment dans le temps, entre les PLU, les PLH, les PDU et **les plans locaux d'urbanisme intercommunaux** ([article 19](#)).

- Pour satisfaire les engagements de maîtrise de l'énergie et de réduction des émissions de gaz à effet de serre en lien avec le Facteur 4, la loi crée le **schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE)**. Il est élaboré conjointement par l'Etat et la Région, dans un délai d'un an, puis renouvelé tous les cinq ans ([article 68](#)).

Les actions qui en découlent relèvent des collectivités territoriales au travers des Plans Climat Energie Territoriaux (PCET), qui devront être conformes aux orientations fixées par le SRCAE. Tout comme le **PDU devra lui être compatible**, notamment lors de sa révision ([article 70](#)).

SOUTIEN AU TRANSPORT PUBLIC URBAIN

- Pour faciliter l'exploitation des autobus ou tramways dans les communes membres d'AOTU compétentes en matière de voirie et couvertes par un PDU, le **stationnement est fortement règlementé sur les voiries publiques concernées par la circulation d'un TCSP** ([article 51](#)). Ainsi, le stationnement peut être « *soit interdit, soit réservé à des catégories particulières de véhicules, ou limité dans le temps, ou soumis à paiement (.../...)* ».

- Pour favoriser le développement de transports collectifs en site propre (TCSP) dans une communauté d'agglomération ou de communes ayant la compétence voirie communautaire et couverte par un PDU, les voiries publiques concernées par la circulation d'un TCSP sont qualifiées de **voirie communautaire** ([article 51](#)).

Tout comme un département peut transférer, par convention à une communauté urbaine ou à une communauté d'agglomération qui veut réaliser un TCSP, l'exercice de tout ou partie de ses compétences voirie.

- Pour faciliter la construction des TCSP, la loi étend le régime de **prise de possession de terrains, en cas de risque de retard dans l'exécution des travaux de construction**, aux « *voies de tramways ou de transport en commun en site propre* » ([article 53](#)).

Cette procédure était pour l'heure réservée aux autoroutes et autres routes importantes, ainsi qu'aux voies de chemin de fer.

- La possibilité de lever le **versement transport (VT)** est étendue aux **territoires de moins de 10 000 habitants disposant d'au moins une commune classée touristique** ([article 55](#)).

De plus, la loi permet une majoration de 0,2% du VT pour les périmètres de transports urbains (PTU) comprenant une ou plusieurs communes touristiques au sens du Code du tourisme.

- Pour assurer **plus de cohérence à l'échelle des agglomérations de plus de 100 000 habitants couvertes par plusieurs PTU**, la loi stipule que les AOTU et l'AO en charge des transports interurbains « *assurent la coordination des services de transport qu'elles organisent sur le territoire de cette agglomération* » ([article 63](#)). Visiblement, la loi tente de régler certaines situations locales particulièrement complexes.

- Pour dégager de nouveaux moyens financiers pour le développement des transports publics hors Ile-de-France, il est instauré une **taxe sur les plus values immobilières** ([article 64](#)). C'est l'AOTU qui décide d'instituer cette « *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 devant faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique (.../...) ou de projet* ». Cette décision est prise dans les deux ans qui suivent la réalisation d'un tramway ou d'un autobus en site propre et pour une durée maximale de quinze ans.

Cette possibilité est également offerte à l'Etat et aux Régions lors de la réalisation d'infrastructures ferroviaires.

Cette taxe est versée à l'AOTU et affectée au financement des investissements en transport. Elle concerne les terrains ou immeubles situés à moins de 1 200 mètres d'une station ou d'une gare (exemption d'une première vente, des biens des gestionnaires d'infrastructures de transport ou vendus à des organismes HLM, des collectivités locales...). Deux niveaux de taxation sont prévus selon la distance : moins de 800 mètres ou entre 800 et 1 200 mètres. Ces dispositions ont été harmonisées avec celles déjà adoptées dans le cadre du Grand Paris (loi n° 2010-597 du 3 juin 2010).

MOBILITE DURABLE EN AGGLOMERATION

- Pour permettre le développement de **service de vélos en libre-service**, la loi ouvre cette possibilité aux communautés urbaines, aux communautés d'agglomération et aux communautés de communes AOTU ou exerçant une compétence protection de l'environnement ou cadre de vie ou voirie ([article 51](#)). La loi confirme l'intégration de ce type de services dans l'offre de mobilité.

- Promu par un rapport au Sénat du Sénateur Ries en 2006, le concept d'**autopartage** est désormais défini par la loi ([article 54](#)). Un label est créé ; il sera défini par décret. Des emplacements de stationnement pourront être réservés aux véhicules labélisés.

- L'interférence entre la démarche Grenelle de l'Environnement et le plan de soutien à l'industrie automobile « Véhicules décarbonés » a sensiblement modifié l'objectif de priorité aux transports publics, affichée par la loi Grenelle 1. Ainsi, pour permettre le déploiement des futurs **véhicules électriques et hybrides rechargeables**, la loi Grenelle 2 confie aux communes et aux structures intercommunales la compétence de « *créer et entretenir des infrastructures de charge nécessaires* » à l'usage de ces véhicules ([article 57](#)). Cette compétence peut être notamment transférée à l'AOTU. De plus, « *la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables* » devient la 8ème orientation des PDU.

Pour favoriser l'usage individuel de ces véhicules, la loi impose, aux constructeurs « *d'ensemble d'habitations équipé de places de stationnement individuelles couvertes ou d'accès sécurisé* » et de « *bâtiment à usage tertiaire constituant principalement un lieu de travail et équipé de places de stationnement destinés aux salariés* », une obligation de créer des équipements de recharge électriques. Cette obligation concerne les bâtiments « *dont la date de dépôt de permis de construire est postérieure au 1^{er} janvier 2012* ».

Une mise à niveau est fixée pour les bâtiments professionnels avant le 1^{er} janvier 2015. Tout comme la loi prévoit des dispositions pour les immeubles d'habitation existants.

- La création de **places de stationnement sécurisés pour les vélos** est également imposée aux constructeurs « *d'ensemble d'habitations équipé de places de stationnement individuelles couvertes ou d'accès sécurisé* » et de « *bâtiment à usage tertiaire constituant principalement un lieu de travail et équipé de places de stationnement destinés aux salariés*. Tout comme la mise à niveau pour les bâtiments professionnels avant le 1^{er} janvier 2015 (*article 57*).

- Les AOTU dotées d'un PDU devront procéder à une **évaluation des émissions évitées** par la mise en œuvre du PDU et, au cours de la cinquième année suivant l'approbation du PDU, au **calcul des émissions générées par les déplacements** (*article 63*). Dans un premier temps, l'évaluation portera sur les émissions de dioxyde de carbone et, à compter de 2015, sur l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre.

- Après bien des circonvolutions (disposition adoptée par le Sénat puis rejetée par l'Assemblée nationale, puis finalement adoptée en Commission Mixte Paritaire), les agglomérations de plus de 300 000 habitants ont la possibilité d'**expérimenter**, pour une durée de 3 ans, un **péage urbain** (*article 65*).

Etabli sur demande de l'AOTU, il est subordonné à une étude d'impact préliminaire et à la réalisation des services de transport public capables d'absorber le report de trafic...

- Dans le même esprit, les communes et groupements de plus de 100 000 habitants « *où une mauvaise qualité de l'air est avérée* » ont la possibilité d'**expérimenter**, pour une durée de 3 ans, une « **zone d'actions prioritaires pour l'air** » (ZAPA) (*article 182*).

Le périmètre de la ZAPA sera « *interdit aux véhicules contribuant le plus à la pollution atmosphérique* ». Le projet relève de l'initiative des communes et groupements de communes ou de l'Etat.

Cette disposition entre fortement en correspondance avec les « low emission zones » (LEZ) promues par l'Union Européenne et déjà introduites à Londres, Stockholm, Berlin ou Milan et dans de nombreuses villes moyennes en Allemagne et aux Pays-Bas.

- Le Conseil National des Transports (CNT) est supprimé. Il est remplacé par le « **Conseil supérieur du transport terrestre et de l'intermodalité qui peut être consulté par les autorités de l'Etat sur les questions relatives aux politiques des transports terrestres et d'intermodalité et aux politiques européennes des transports terrestres** » (*article 251*).

Ce conseil est composé de 5 collègues, dont l'un est constitué par les entreprises et les établissements de transport terrestre.

Cette disposition entre en vigueur six mois à compter de la publication, soit le 13 janvier 2011.

TRANSPORT FERROVIAIRE

- Pour développer le transport ferroviaire dans les zones portuaires, la loi prévoit que « *les entreprises non titulaires d'un certificat de sécurité doivent, pour l'utilisation des voies ferrées portuaires, être agréées par le Ministère* » ([article 61](#)).
- Pour assurer cohérence et multimodalité à l'échelle des territoires régionaux, le **schéma régional des infrastructures et des transports**, élaboré par les Régions, devra intégrer les « *services ferroviaires régionaux de voyageurs* » au côté des services routiers ([article 63](#)).
- La **lutte contre les nuisances sonores** est également présente dans la loi. A ce titre, « *les entreprises ferroviaires faisant circuler des trains sur le réseau ferré (.../...)* » se voient contraintes d'adapter « *notamment les dispositifs de roulage et de freinage de leur matériel roulant* » ([article 178](#)). Un décret en Conseil d'Etat en précisera l'application.

GENERALISATION DES BILANS DES EMISSIONS

- La concrétisation des engagements nationaux passe aussi par de nouvelles obligations tant pour les grandes entreprises que pour les collectivités publiques. Ainsi, la loi impose la réalisation d'un **bilan des émissions de gaz à effet de serre** pour les entreprises de plus de 500 salariés et pour les collectivités de plus de 50 000 habitants ou les organismes publics de plus de 250 personnes ([article 75](#)).
Il doit être accompagné d'une « *synthèse des actions envisagées pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre* ».
Ce bilan sera établi pour le 31 décembre 2012 et rendu public. Il est révisé au moins tous les trois ans.
- De plus, les collectivités de plus de 50 000 habitants doivent adopter un **Plan climat-énergie territorial** (PCET) pour le 31 décembre 2012 et le rendre public ([article 75](#)).
Il est révisé au moins tous les cinq ans. Il doit être compatible avec le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE).

EXPERIMENTATION DES AFFICHAGES DES EMISSIONS DES PRESTATIONS DE TRANSPORT

- Pour favoriser le report modal des voyageurs et des biens, les entreprises devront **afficher les émissions de dioxyde de carbone des prestations de transport** à partir du 1^{er} juillet 2011 ([article 228](#)). Il s'agit d'une **expérimentation** d'un an, clôturée par un bilan au Parlement.

Pour rappel, le principe de cet affichage figurait dans la feuille de route de l'Observatoire Energies, Environnement, Transport (OEET), installé dès la fin 2007 par le Grenelle de l'Environnement et administré par l'ADEME. Afin de répondre au mieux et de manière coordonnée, l'UTP a créé un groupe de travail interne et a proposé à l'ADEME une méthodologie basée essentiellement sur les « Cahiers verts » (enquête nationale sur l'activité des transports publics urbains) et sur l'enquête sur le parc des véhicules, réalisée tous les deux ans par l'UTP. Cette méthode permet de dégager des valeurs moyennes identiques par taille d'agglomération. L'objectif est de pouvoir comparer le transport public à la voiture particulière (non soumise à cette expérimentation).
L'UTP sera donc attentive à la rédaction des décrets d'application qui s'établissent dans le cadre de l'OEET et validés par le Conseil d'Etat.