

Ces fiches Décryptage apportent des éclairages techniques et juridiques sur les mesures du Grenelle 2. Destinées à en faciliter le déploiement par les collectivités locales, elles sont organisées en 5 domaines :

- Énergie et climat
- Transport
- Bâtiments et urbanisme
- Biodiversité
- Gouvernance

Promulguée le 12 juillet 2010, la loi portant engagement national pour l'environnement, dite « Grenelle 2 », est un texte d'application du Grenelle Environnement et de la loi de programmation sur sa mise en œuvre, dite « Grenelle 1 ». Elle décline pour six domaines majeurs les objectifs entérinés par le premier volet législatif.

Dans le domaine des transports, afin de respecter les engagements écologiques en matière notamment de diminution des émissions de gaz à effet de serre, les enjeux essentiels de la Loi Grenelle 2 sont d'assurer une cohérence d'ensemble des politiques de transports pour les voyageurs et les marchandises, de développer des infrastructures de transports alternatives à la route et de faire évoluer les comportements de déplacements.

Les 4 fiches de lecture de la Loi Grenelle 2 proposées ci-après s'intéressent plus particulièrement aux mesures favorisant :

- **le développement des transports collectifs urbains et périurbains** : amélioration de la coordination entre les compétences transports urbains, voirie et stationnement pour les territoires des intercommunalités dotées de PDU¹, renforcement du rôle des SCoT² et PLU³ en matière de stationnement,...
- **la mise en œuvre de nouveaux services et modes de transports : autopartage** (création d'un label spécifique...), **véhicules électriques et hybrides rechargeables** (possibilité de créer et d'entretenir des infrastructures de charge nécessaires à l'usage de ces véhicules, pour les collectivités locales, les habitations et les lieux de travail,...), **vélos en libre service** (compétence précisée des communautés de communes, des communautés d'agglomération et des communautés urbaines pour organiser un service de mise à disposition de ces vélos...)
- **le financement des transports collectifs urbains** : instauration d'un versement transport spécifique aux communes touristiques ; possibilité, sous certaines conditions, pour les AOTU⁴ (hors Île-de-France), d'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,...
- **l'expérimentation des péages urbains** pour les agglomérations de plus de 300 000 habitants dotées d'un plan de déplacements urbains,

Est à signaler, par ailleurs (cf. fiches de lecture du domaine « bâtiments-urbanisme »), la possibilité pour le règlement du PLU d'« imposer dans des secteurs situés à proximité de transports collectifs existants ou programmés une densité minimale de constructions » (article 19 de la Loi).

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

1. Plan de déplacements urbains
2. Schéma de cohérence territoriale
3. Plan local d'urbanisme
4. Autorité organisatrice des transports urbains

Ces fiches Décryptage apportent des éclairages techniques et juridiques sur les mesures du Grenelle 2. Destinées à en faciliter le déploiement par les collectivités locales, elles sont organisées en 5 domaines :

- Énergie et climat
- Transport
- Bâtiments et urbanisme
- Biodiversité
- Gouvernance

Développement des transports collectifs urbains et périurbains

(Articles 17, 19, 51 et 63)

Dans le domaine des transports, la loi Grenelle 1 fixe comme objectif la réduction des émissions de gaz à effet de serre de 20% d'ici à 2020 afin de les ramener à cette date à leur niveau de 1990. Elle souligne le caractère prioritaire du développement de l'usage des transports collectifs de personnes. La loi Grenelle 2 propose pour ce faire plusieurs mesures en faveur du développement des transports collectifs urbains et périurbains. Ces mesures favorisent la coordination des acteurs, l'articulation entre politiques publiques et l'intermodalité.

Ce que dit le texte...

L'article 51 modifie le code général des collectivités territoriales afin d'améliorer la **coordination entre les compétences transports urbains - voirie, et les pouvoirs de police des maires en matière de stationnement**, sur le territoire des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) dotés de PDU.

Les dispositions relatives à la **gestion du stationnement dans les SCoT et les PLU** sont également renforcées via les articles 17 et 19 de la loi Grenelle 2.

Les articles 63 et 17 (modification du code de l'urbanisme) visent par ailleurs à améliorer la coordination des services de transports par une meilleure articulation des acteurs.

Enfin, l'article 63 renforce les dispositions prévues par les PDU **en matière d'évaluation des émissions de CO₂ puis à partir de 2015 de l'ensemble des GES¹** :

- les émissions de CO₂ évitées, attendues de la mise en œuvre du plan doivent être évaluées à l'occasion de l'élaboration ou de la révision d'un PDU
- au cours de la cinquième année suivant l'approbation du plan, les émissions générées par les déplacements sur le territoire doivent être calculées
- à compter de 2015, les évaluations et les calculs précités portent sur l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre.

Ce que cela implique pour les collectivités...

Stationnement

Les mesures de l'article 51 permettent d'assurer la cohérence entre les politiques de stationnement menées par les maires au titre de leurs pouvoirs de police, et l'exercice de la compétence transports urbains. Les maires sont ainsi tenus de réglementer le stationnement des véhicules à moteur lorsque cela s'avère nécessaire pour faciliter la circulation des véhicules de transport collectif ou l'accès des usagers au service. Il peut être soit interdit, soit réservé à des catégories particulières de véhicules, soit limité dans le temps, soit soumis à paiement. Cette réglementation concerne les communes membres d'une communauté urbaine, d'une communauté d'agglomération ou d'une communauté de communes, compétentes en matière de voirie et couvertes par un plan de déplacements urbains. Elle s'applique aux voies publiques supportant la circulation de véhicules assurant un service régulier de transport public ainsi qu'aux trottoirs adjacents à ces voies. Les voies supportant uniquement la circulation de véhicules assurant un service non régulier de transport public (transport à la demande) ne sont donc pas visées.

Les dispositions relatives au stationnement dans les SCoT sont renforcées à deux égards par l'article 17 :

- **en l'absence de PDU, le document d'orientation et d'objectifs du SCoT (DOO) peut prévoir, en fonction des conditions de desserte en transport public régulier, des normes minimales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules non motorisés que les PLU (ou les documents d'urbanisme en tenant lieu) doivent imposer. Il peut prévoir aussi des obligations minimales ou maximales pour les véhicules motorisés.**
- **le document d'aménagement commercial du DOO du SCoT pourra prévoir dans certaines zones que l'implantation d'équipements commerciaux est subordonnée à des conditions portant sur la desserte par les transports collectifs, sur le stationnement et sur la livraison des marchandises dès lors que ces équipements du fait de leur importance sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire (nouvel article L 122-1-9 du Code de l'Urbanisme).**

L'article 19 introduit des dispositions relatives au stationnement dans les PLU :

- **les orientations d'aménagement et de programmation portant sur les transports et déplacements, dans le cas de**

PLU intercommunal tenant lieu de PDU, définissent l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement (article L123-1-4 du Code de l'Urbanisme),

- **même en l'absence de PDU, le règlement du PLU peut désormais fixer un nombre maximal d'aires de stationnement** à réaliser lors de la construction de bâtiments destinés à un usage autre que l'habitation lorsque les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent (article L 123-1-12 du Code de l'Urbanisme).

Articulation des compétences

Afin de faciliter la réalisation des travaux d'aménagement nécessaires au développement des réseaux de transport urbain, l'article 51 précise que la circulation d'un transport collectif en site propre sur une voie publique entraîne l'intérêt communautaire de cette voie ainsi que des trottoirs adjacents. Les communautés de communes et d'agglomération dont le territoire est couvert par un PDU et qui exercent une compétence optionnelle en matière de voirie peuvent ainsi désormais intervenir sur des voies qui jusqu'alors restaient de la compétence des communes. Il est néanmoins possible de limiter, sur certaines portions de trottoirs adjacents, l'intérêt communautaire aux seuls équipements affectés au service de transport collectif. Dans le cas des communautés de communes, la décision d'une telle limitation appartient aux communes membres statuant à la majorité qualifiée requise pour la création de la communauté, tandis que pour les communautés d'agglomération, c'est à l'EPCI qu'appartient cette décision.

De plus, la loi donne la possibilité aux communautés urbaines et d'agglomération de conventionner avec les Départements pour exercer en leur lieu et place tout ou partie de leurs compétences en matière de voirie. Compte tenu de l'impact financier de ces mesures, les conventions doivent prévoir l'étendue et les conditions financières de la délégation de compétence ainsi que les conditions dans lesquelles les services départementaux correspondants sont mis à disposition. Un conseil général qui refuserait de déléguer tout ou partie de ses compétences en matière de voirie est tenu de motiver son refus par délibération.

Coordination des services de transports

L'interconnexion des services, l'intermodalité, et l'articulation développement urbain / transports sont favorisées par deux mesures :

- la possibilité pour un syndicat mixte en charge de l'élaboration d'un SCoT lorsque au moins deux de ses membres sont autorités organisatrices des transports urbains (AOTU), d'exercer les compétences prévues à l'article 30.1 modifié de la LOTI² («syndicats mixtes SRU») : la coordination des services organisés par ces AOTU, la mise en place d'un système d'information à l'intention des usagers, la recherche d'une tarification coordonnée et de transports uniques ou unifiés. A ces trois compétences minimales, s'ajoute la possibilité d'organiser en lieu et place de ses membres, l'organisation des services publics réguliers ainsi que des services à la demande et de réaliser et gérer des infrastructures de transport ;
- l'obligation pour les autorités organisatrices de transports urbains et inte-

urbains de coordonner leurs services lorsque plusieurs périmètres de transports urbains sont inclus dans une agglomération de plus de 100 000 habitants. Cette disposition demande aux collectivités concernées d'organiser leurs relations. La forme de cette coordination (conventionnement, syndicat mixte de type SRU, coopération informelle, etc...) n'est pas fixée par la loi. Son choix doit tenir compte des modalités existantes de partenariat local et du champ des activités communes envisagées.

Evaluation des émissions de Gaz à Effet de Serre

L'évaluation puis la mesure des émissions de CO₂ et de GES dans les PDU prévue dans l'article 63 demande aux collectivités de se doter d'outils dédiés ou de moyens d'expertise qualifiés.

Quelques collectivités pionnières

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun suburbains (SMTS) de Nancy

L'aire urbaine de Nancy regroupe trois PTU. Le Syndicat Mixte des Transports en Commun suburbains (SMTS) de Nancy a été créé en 2002 par transformation d'un syndicat préexistant. Il associe les deux principales AOTU de l'agglomération et le Conseil Général.

Parmi ses réalisations on peut citer : la mise en place d'un système d'information sur la totalité des services de transports dans l'agglomération et la mise en place d'une tarification intégrée. Depuis 2008 a été déployé un nouveau système billettique permettant d'offrir aux usagers une interopérabilité tarifaire sur l'ensemble du réseau de transports publics du bassin de vie de Nancy, quel que soit le mode

emprunté. Depuis 2009, le principal projet du SMTS est le développement d'un système d'information multimodale. Enfin, il est en charge de l'organisation de services réguliers inter-PTU et à la demande.

Autres exemples

Peuvent également être citées :

- l'agglomération de Nice qui regroupe cinq PTU et qui est comprise dans le syndicat mixte de transport des Alpes Maritimes (SMITAM) créé en 2005
- l'agglomération de Marseille-Aix en Provence qui regroupe cinq PTU et qui est comprise dans le syndicat mixte de transport des Bouches du Rhône créé en 2009.

Contacts :

Annabelle Boutet, Etd
Tél. : 01 43 92 67 70
a.boutet@etd.asso.fr

Gilles Chomat, Certu
Tél. : 04 72 74 58 97
gilles.chomat@developpement-durable.gouv.fr

Danièle Vulliet, Certu
Tél. : 04 72 74 58 28
daniele.vulliet@developpement-durable.gouv.fr

Etd,

Le Centre de ressources
du développement
territorial
30, rue des Favorites
75015 Paris
Tél. : 01 43 92 67 67
Fax : 01 45 77 63 63
www.projetdeterritoire.com

Certu,

Centre d'études sur les
réseaux, les transports,
l'urbanisme et les
constructions publiques
9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon
Cedex 06
Tél. : 04 72 74 58 00
Fax : 04 72 74 59 00
www.certu.fr

2. Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, dont l'article 30-1 a été modifié par la loi SRU (du 13 Décembre 2000)

POUR EN SAVOIR PLUS...

Les syndicats mixtes SRU :
cadre juridique et mise en œuvre sur les territoires /
Cete Nord Picardie, 2010, 93 p.
www.ort-picardie.net/etudes/rapport%20smsru-tome%201-vfinale3-1.pdf

Retrouvez l'ensemble des fiches sur :

- www.projetdeterritoire.com
- www.certu.fr

Nouveaux services et modes de transport

(Articles 51, 54 et 57)

Ces fiches Décryptage apportent des éclairages techniques et juridiques sur les mesures du Grenelle 2. Destinées à en faciliter le déploiement par les collectivités locales, elles sont organisées en 5 domaines :

- Énergie et climat
- Transport
- Bâtiments et urbanisme
- Biodiversité
- Gouvernance

Trois services de transports offerts aux usagers et moins polluants sont soutenus par la loi Grenelle 2 : les vélos en libre service, les infrastructures de charge pour les véhicules électriques ou hybrides, et l'autopartage. Comme celles en faveur du développement des transports collectifs urbains et périurbains, ces mesures participent à l'atteinte du facteur 4¹ et s'inscrivent dans la recherche de renforcement de l'intermodalité.

L'article 13 de la loi Grenelle 1 prévoit que l'État encouragera dans le cadre des plans de déplacements urbains le développement de l'autopartage et du covoiturage et qu'il apportera la sécurité juridique nécessaire au développement de ce dernier service.

Les véhicules propres ont pour leur part fait l'objet d'un plan d'encouragement spécifique mis en place par l'État en 2009, relatif au financement de programmes de recherche et au soutien aux entreprises. La loi Grenelle 2 constitue à la fois un appui à ce plan et le prolonge.

Ce que dit le texte...

L'article 51 précise le cadre de compétence permettant aux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre de mettre en place un service de mise à disposition de vélos en libre-service (VLS).

Les communautés urbaines et les communautés d'agglomération peuvent organiser un tel service au titre de leur compétence obligatoire en matière de transport, tout comme les communautés de communes compétentes en matière d'organisation des transports publics de personnes.

La loi ouvre également à des communautés de communes non Autorités Organisatrices de Transport (AOT) la possibilité d'organiser un tel service au titre de leurs compétences en matière de protection et mise en valeur de l'environnement, ou de politique du logement et du cadre de vie, ou encore de construction, entretien et fonctionnement d'équipements culturels et sportifs et d'équipements de l'enseignement préélémentaire et élémentaire.



Offre de vélo en location en sortie de gare St Paul (Lyon).

© Granjean H - MagicWorld

L'article 54 vise à donner davantage de lisibilité à l'autopartage qui en France est moins développé que dans d'autres pays (notamment la Suisse, l'Allemagne et les Pays-Bas). Il fixe une définition de cette activité : l'autopartage désigne la mise en commun d'une flotte de véhicules de transports terrestres à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ; chaque abonné peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée. L'article prévoit l'attribution et l'utilisation d'un label « autopartage » dans des conditions définies par un décret à paraître.

1. Division par quatre des émissions de gaz à effet de serre (GES) de la France à l'horizon 2050 – protocole de Kyoto 2003

En vue de favoriser le développement des véhicules électriques ou hybrides, l'article 57 crée une nouvelle compétence au profit des communes qui désormais « peuvent créer et entretenir des infrastructures de charge nécessaires à l'usage de (ces) véhicules ». En limitant l'exercice de cette compétence à la condition « d'une offre inexistante, insuffisante ou inadéquate » sur le territoire, la loi fait référence à la notion de carence de l'initiative privée qui fait écho au principe de la liberté de commerce et de l'industrie. Les communes peuvent transférer cette compétence aux EPCI exerçant les compétences en matière d'aménagement, de soutien aux actions de maîtrise de la demande d'éner-

gie ou de réduction des émissions polluantes ou de gaz à effet de serre, aux autorités organisatrices d'un réseau public de distribution d'électricité, aux autorités organisatrices des transports urbains et, en Île-de-France, au syndicat des transports d'Île-de-France. Les collectivités concernées peuvent de surcroît mettre en place un service comprenant la création, l'entretien et l'exploitation des infrastructures de charge nécessaires à l'usage de tels véhicules. L'exploitation comprend notamment l'achat d'électricité nécessaire à l'alimentation des infrastructures de charge. Les modalités d'application de l'article seront fixées par un décret en conseil d'État.

Ce que cela implique pour les collectivités...

Vélos en libre service

Une communauté de communes peut organiser un service de vélos en libre-service :

- si elle organise un transport public de personnes,
- si elle exerce au moins l'une des trois compétences suivantes : protection et mise en valeur de l'environnement, politique du logement et du cadre de vie, construction, entretien et fonctionnement d'équipements culturels et sportifs et d'équipements de l'enseignement préélémentaire et élémentaire.

La communauté urbaine et la communauté d'agglomération exerçant de plein droit la compétence concernant l'organisation des transports urbains, elles peuvent à ce titre organiser un service de mise à disposition de vélos en libre-service.

En France, les services de VLS sont exploités à 45 % par les opérateurs de transport public qui proposent également des services de location classiques, 44 % par JC Decaux, 9 % Clear-

Channel. L'équilibre du bilan socio-économique dépend fortement du coût de revient moyen par vélo ainsi que du nombre de rotations quotidiennes par vélo.

Planification

Pour les véhicules électriques, les thématiques explorées dans le cadre d'un plan de déplacements urbains se voient enrichies explicitement de la réalisation, configuration et localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Autopartage

Pour l'autopartage, le label créé par la loi Grenelle 2 vise à faire en sorte que les opérateurs d'autopartage s'engagent à respecter un certain nombre de principes. En retour, les opérateurs labellisés pourront se voir offrir des possibilités de stationnement sur voirie ce qui contribue fortement à la lisibilité du service et à sa viabilité économique.

Quelques collectivités pionnières

Le service de vélos en libre-service Yélo à La Rochelle

Le service Yélo de vélos en libre-service est exploité par la régie des transports en commun. Cela correspond au souhait de l'agglomération et de la municipalité d'avoir un seul opérateur qui exploite l'ensemble des offres de transports. Ainsi la

carte Yelo permet d'avoir accès à diverses offres : vélos en libre-service, transports en commun (bus, bateaux, tram train), parcs relais (géré par Veolia), covoiturage, taxis. Le service de vélos en libre-service propose à la location 150 vélos sur 26 stations. En 2011, il est prévu 150 vélos supplémentaires et 25 nouvelles stations. Chaque

vélo est utilisé en moyenne deux fois par jour. Le coût de fonctionnement d'un vélo se situe entre 1 000 et 1 100 euros.

Sources : www.mobiped.com ; www.ville-larochelle.fr

Le service d'autopartage Lilas à Lille

Lilas est une Société Coopérative d'Intérêt Collectif qui met à disposition un service d'autopartage sur la ville de Lille. Lilas a été créée en février 2007 par Keolis et la ville de Lille en partenariat avec plusieurs structures de l'économie Sociale et Solidaire (Les Cigales, Garrigue, Autonomie et Solidarité, Macif), l'ADEME et la Région Nord-Pas-de-Calais. Le service est constitué de 14 stations en surface desservies par le réseau de transport en commun avec plus de 1 000 adhérents et plus de 25 véhicules. En 2008, 58% des trajets faisaient moins de 30 km et la majorité (90%) moins de 70 km.

Source : www.lilas-autopartage.com

Le projet Kléber à Strasbourg

Soutenu financièrement par le Fonds démonstrateur de recherche géré par l'ADEME, ce test unique en Europe par son envergure, regroupe une trentaine de partenaires autour de Toyota, EDF, l'ADEME et la communauté urbaine de Strasbourg (CUS). L'objectif de cette expérimentation est d'affiner le modèle économique des véhicules rechargeables et d'adapter les technologies. L'expérimentation a lieu à Strasbourg et sur le territoire de la communauté urbaine, mais



Station d'autopartage (Strasbourg).

© Jérôme Dorkel / CUS

également sur une zone transfrontalière avec des villes allemandes. La ville et la communauté consacrent un budget de 200 000 euros à l'opération (participation à l'installation des infrastructures de recharge, location de 5 véhicules...). Avec ses filiales Electricité de Strasbourg (Groupe ÉS) et EnBW (acteur de l'énergie en Allemagne), EDF assure la mise en place de l'infrastructure de recharge et sa gestion.

Les bornes de recharge sont installées par différents prestataires. 150 points de recharge ont été prévus au lancement de l'opération : 8 en voirie situés à 4 emplacements différents dans le centre-ville de Strasbourg, 18 situés dans 9 parkings publics, plus de 50 situés au domicile des utilisateurs et plus de 70 sur des lieux de travail.

En outre, 3 véhicules sont loués avec l'aide de la CUS par la société d'autopartage Auto'trement qui dispose également de 3 bornes de recharge.

Contacts :

Annabelle Boutet, Etd
Tél. : 01 43 92 67 70
a.boutet@etd.asso.fr

Cécile Clément-Werny, Certu
Tél. : 04 72 74 59 43
cécile.clément-werny@developpement-durable.gouv.fr

Robert Clavel, Certu
Tél. : 04 72 74 59 48
robert.clavel@developpement-durable.gouv.fr

POUR EN SAVOIR PLUS...

- **L'autopartage en France et en Europe : état des lieux et perspectives** / Certu, décembre 2008, 59 p. www.certu.fr/en/Systems_of_transportation-n194/Transport_technologies-n229/catalogue/product_info.php?products_id=2130&language=fr
- **Les coûts et les avantages des vélos en libre service** / Commissariat général au développement durable, mai 2010, Le point sur, n°50, 4 p. www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/LPS50.pdf
- **Le covoiturage en France et en Europe : état des lieux et perspectives** / Certu, février 2008, 86 p. www.certu.fr/fr/Mobilit%C3%A9_et_d%C3%A9placements-n25/catalogue/product_info.php?products_id=1956&language=fr
- **France Autopartage** : www.franceautopartage.com
- **Optimising bike sharing in European cities (OBIS)** : www.obisproject.com
- **Le plan d'encouragement aux véhicules propres** : www.developpement-durable.gouv.fr/Un-plan-national-pour-developper,15547.html
- **Le tour de France des services vélos : résultats d'enquête et boîte à outils à l'attention des collectivités** : Gart, mai 2009, 84 p. www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/1Tour_de_France_des_services_v%C3%A9lo_%C3%A9tude_du_GART_2009.pdf
- **Construire une offre locale de transport : quels outils pour une mobilité durable en milieu rural et périurbains** / Etd, décembre 2009, 228 p.

Retrouvez l'ensemble des fiches sur :

- www.projetdeterritoire.com
- www.certu.fr

Etd,
Le Centre de ressources
du développement
territorial
30, rue des Favorites
75015 Paris
Tél. : 01 43 92 67 67
Fax : 01 45 77 63 63
www.projetdeterritoire.com

Certu,
Centre d'études sur les
réseaux, les transports,
l'urbanisme et les
constructions publiques
9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon
Cedex 06
Tél. : 04 72 74 58 00
Fax : 04 72 74 59 00
www.certu.fr

Nouveaux modes de financement des transports

(Articles 55 et 64)

Ces fiches Décryptage apportent des éclairages techniques et juridiques sur les mesures du Grenelle 2. Destinées à en faciliter le déploiement par les collectivités locales, elles sont organisées en 5 domaines :

- Énergie et climat
- Transport
- Bâtiments et urbanisme
- Biodiversité
- Gouvernance

Le Grenelle de l'environnement prévoit la création de 1 500 km supplémentaires d'infrastructures de transport en commun en site propre d'ici à 2012 pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et favoriser le report modal de la voiture particulière vers les transports publics, mais aussi pour lutter contre la congestion routière et fournir des conditions de transport de qualité.

Pour atteindre ces objectifs, de nouveaux investissements sont donc à réaliser par les autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) qui doivent en outre faire face à l'augmentation des coûts d'exploitation des réseaux. Dans un contexte de forte contrainte des finances publiques, et alors qu'il existe peu de marges de manœuvre sur le Versement Transport (VT), il s'agit de consolider le financement global des transports collectifs urbains.

L'étude d'impact de la loi Grenelle 1 estime par ailleurs que les projets de transports ferroviaires liés au Grenelle de l'environnement pour la période 2009-2020 coûteront 53 milliards d'euros, hors fret. La question du financement des infrastructures est donc aussi une question majeure pour les autorités organisatrices de transports ferroviaires de voyageurs dans une perspective de développement important de leur offre.

Outre la possibilité d'expérimenter les péages urbains (cf. fiche spécifique) et d'en affecter les recettes dégagées aux actions mentionnées aux plans de déplacements urbains (dont le développement des transports collectifs), la loi Grenelle 2 prévoit deux leviers de financement des transports au profit des autorités organisatrices des transports (AOT).

Ce que dit le texte...

L'article 55 de la loi modifie le Code général des collectivités locales (CGCT) et ouvre la possibilité de lever le versement transport (VT) dans les territoires de moins de 10 000 habitants comprenant une ou plusieurs communes classées communes touristiques et de majorer de 0,2 points le VT pour ceux de plus de 10 000 habitants comprenant une ou plusieurs communes classées communes touristiques.

L'article 64 complète le Code général des Impôts, en donnant la possibilité aux autorités organisatrices des transports urbains, hors Ile de France, d'« instituer une taxe forfaitaire sur le produit de la valorisation des terrains nus et des immeubles bâtis résultant de la réalisa-

tion d'infrastructures de transports collectifs en site propre devant faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou (...) d'une déclaration de projet ». Il en est de même pour l'Etat et les Régions, autorités organisatrices de transports ferroviaires régionaux de voyageurs, qui peuvent instituer une taxe sur la valorisation des terrains nus ou immeubles résultant de la réalisation d'infrastructures ferroviaires.

La taxe est « destinée exclusivement au financement de la réalisation, du réaménagement ou de la modernisation des équipements et infrastructures de transport ». Elle est affectée au budget de l'AOT ou, lorsqu'elle est instituée par l'Etat, à l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

L'entrée en vigueur de la taxe ne peut intervenir plus de 2 ans après la publication ou l'affichage de la DUP (ou déclaration de projet). La taxe est éligible pendant 15 ans au maximum, la date d'entrée en vigueur et sa durée de mise en œuvre étant précisées dans la délibération qui l'institue.

Cette taxe s'applique à la première « cession à titre onéreux de terrain nu ou d'immeuble bâti¹ » intervenue après la mise en service de l'infrastructure concernée. Un certain nombre d'exclusions sont définies par le texte : ventes à certains organismes d'habitat social comme les organismes HLM et ventes à certains organismes publics en vue d'une cession à l'un de ces organismes, transferts de propriété dans le cadre d'expropriation, ventes par les gestionnaires d'infrastructures de transports collectifs ferroviaires ou guidés, ventes de terrains déjà soumis à taxation car rendus constructibles du fait de leur classement par un PLU ou par un document d'urbanisme, première vente en l'état futur d'achèvement (VEFA) et première vente après l'achèvement d'immeubles bâtis lorsqu'il n'y a pas eu de VEFA. Elle est due par le vendeur.

Le périmètre de la taxe est défini par l'AOT : il est au plus de 1 200 m « autour d'une station de transports collectifs créée ou desservie par la nouvelle infrastructure de transport ou d'une entrée de gare ferroviaire ».

Sous réserve d'une justification particulière tenant à des motifs d'ordre social, certaines cessions d'immeubles ou zones peuvent être exonérées de la TVI par l'autorité qui l'institue.

La taxe s'applique sur 80% de la différence entre le prix de vente et le prix d'achat actualisé et augmenté du coût de certains travaux réalisés par le vendeur (en référence aux définitions du code des impôts). Le cas échéant, le montant de la plus value est diminué du montant de la plus value immobilière imposée par ailleurs .

Le taux de la taxe est défini par la loi. Il varie en fonction de la situation des biens concernés :

- s'ils sont entièrement situés à moins de 800 mètres d'une entrée de gare de voyageurs prévue pour le projet d'infrastructure au titre duquel la taxe est instituée, le taux est de 15% pour les AOTU, 5% pour la Région, 5% pour l'Etat
- s'ils sont entièrement situés entre 800 et 1 200 mètres d'une entrée de gare, le taux est de 7,5% pour les AOTU, 2,5% pour la Région, 2,5% pour l'Etat.

Le montant total de ces taxes ne peut excéder 5% du prix de cession.

Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application de l'article 64.

Ce que cela implique pour les collectivités...

Le prélèvement du VT ou sa majoration et l'instauration de la TVI ne sont pas obligatoires.

Leur mise en œuvre engage les collectivités à organiser le débat avec les différents acteurs concernés (opérateurs de transport, aménageurs, partenaires privés...). Il s'agit en particulier pour la taxe forfaitaire précitée de s'accorder sur les périmètres concernés et les exemptions de paiement de la taxe le

cas échéant, sur sa durée ou encore sur les projets pour lesquels instaurer la taxe sur la valorisation immobilière.

Pour juger de l'opportunité d'utiliser ces nouveaux modes de financement, les AOT doivent identifier les travaux qu'ils permettront de financer pour atteindre les objectifs de développement durable découlant du Grenelle de l'environnement.

1. Les droits relatifs aux biens cédés et les cessions de participations dans des personnes morales à prédominance immobilière représentatives de ces immeubles sont aussi soumis à la TVI.

Quelques collectivités pionnières

Sur l'idée que la mise en œuvre d'une infrastructure de transport participe à la valorisation des biens immobiliers desservis et qu'une partie de cette plus-value « peut retourner » à la puissance publique, certains pays européens ont développé des systèmes de taxation de cette plus-value foncière, soit par la revente de terrains à la suite de la mise en place d'une infrastructure de transport (Brésil, Danemark, etc.), soit par le développement d'activités commerciales et immobilières autour des projets d'infrastructures (Japon, Turquie, USA, etc.). On peut citer l'exemple du métro de Copenhague qui a été financé à 50 % par la vente de terrains pour un montant total de 800 M€, le reste étant financé par les impôts fonciers et les recettes tarifaires. Dans les débats parlementaires, l'exemple de

Londres a par ailleurs souvent été citée avec une hausse des prix des terrains dans un rayon de 900 m autour de chacune des 11 nouvelles stations de la ligne de métro Jubilee valorisée à 13Md£ pour un coût de construction de la ligne de 3,5Md£.

La taxation de la plus-value foncière et immobilière est inspirée de celle qui vient d'être créée en Ile de France par la loi n° 2010-597 du 3 Juin 2010 sur le Grand Paris.

En France, l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) d'Ile de France a fait une simulation du rendement de cette taxe pour le projet de rocade de transport en commun défini au Sdrif². Selon les hypothèses de calcul³, ce rendement aurait été d'environ 1 millions d'euros par an.

2. Projet Arc Express figurant au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France du 25 septembre 2008

3. Hypothèse sur le taux d'imposition de 1% sur la plus-value après la décote de 5% par an prévue dans le premier projet de texte de la loi Grenelle 2 avec un périmètre de prélèvement de 500m autour de la nouvelle infrastructure et sur la structure des ventes d'une année donnée en fonction de la durée de détention des biens, pour la période 1991 - 2009.

Contacts :

Annabelle Boutet, Etd
Tél. : 01 43 92 67 70
a.boutet@etd.asso.fr

Géraldine Bonnet, Certu
Tél. : 04 72 74 58 46
geraldine.bonnet@developpement-durable.gouv.fr

Etd,
Le Centre de ressources
du développement
territorial
30, rue des Favorites
75015 Paris
Tél. : 01 43 92 67 67
Fax : 01 45 77 63 63
www.projetdeterritoire.com

Certu,
Centre d'études sur les
réseaux, les transports,
l'urbanisme et les
constructions publiques
9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon
Cedex 06
Tél. : 04 72 74 58 00
Fax : 04 72 74 59 00
www.certu.fr

POUR EN SAVOIR PLUS

- **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.
www.strategie.gouv.fr/IMG/pdf/NoteVeille129_1.pdf
- **Valorisation foncière et financement des infrastructures de transport** : IAU Ile-de-France, juin 2009, 4p.
- **Guide de bonnes pratiques : Qui paie quoi en matière de transports urbains ?** : Agence Française de Développement (AFD, Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la mer (MEDDM), CODATU, novembre 2009, 110p.

Retrouvez l'ensemble des fiches sur :

- www.projetdeterritoire.com
- www.certu.fr

Expérimentation des péages urbains

(Article 65)

Ces fiches Décryptage apportent des éclairages techniques et juridiques sur les mesures du Grenelle 2. Destinées à en faciliter le déploiement par les collectivités locales, elles sont organisées en 5 domaines :

- Énergie et climat
- Transport
- Bâtiments et urbanisme
- Biodiversité
- Gouvernance

Dans des agglomérations de plus de 300 000 habitants dotées d'un plan de déplacements urbains approuvé prévoyant la réalisation d'un transport collectif en site propre, la loi Grenelle 2 permet aux Autorités Organisatrices de Transports Urbains (AOTU) d'expérimenter un péage urbain pour une durée de trois ans. Cette tarification des déplacements effectués au moyen de véhicules terrestres à moteur vise à répondre aux problèmes de congestion et de dégradation du cadre de vie mais également de financement des politiques de transports.

Ce que dit le texte...

L'article 65 précise qu'«une tarification des déplacements effectués au moyen de véhicules terrestres à moteur peut être instituée, à titre expérimental, à la demande de l'AOTU».

Le «péage urbain» est applicable aux véhicules «qui franchissent les limites d'un périmètre géographique ou circulent sur des voies routières déterminées relevant de la compétence de la collectivité ou du groupement de collectivités concerné ou, le cas échéant, des autres autorités compétentes en matière de voirie et avec leur accord».



Dans le centre de Londres, le marquage rouge et blanc au sol indique l'entrée de la zone payante surveillée par plusieurs caméras, qui enregistrent tous les passages.

«**Son montant est fixé** par l'autorité organisatrice des transports urbains dans la limite d'un seuil qui sera défini par décret en Conseil d'État.»

d'infrastructures et de services de transport collectif susceptibles d'accueillir le report de trafic lié à l'instauration du péage.

Son produit est affecté à cette même autorité organisatrice des transports et est utilisé à financer les actions mentionnées au plan de déplacements urbains.

À l'issue d'un an d'expérimentation, les collectivités ou les groupements de collectivités qui mettent en œuvre une expérimentation élaborent un rapport contenant les informations nécessaires à son évaluation et le transmettent au ministre chargé des collectivités territoriales et au ministre chargé des transports.

La loi indique également que le péage urbain ne peut être instauré **qu'après la mise en place**

Ce que cela implique pour les collectivités...

L'expérimentation du péage urbain est assortie de plusieurs dispositions ajoutées au fur et à mesure des débats. Elles contribuent à inscrire l'expérimentation dans une politique globale de mobilité et à mesurer ses effets.

Ainsi, avant de mettre en place un péage urbain, « les collectivités ou les groupements de collectivités intéressés établissent une étude d'impact à charge et à décharge du projet et conduisent une concertation avec l'ensemble des parties concernées. Cette étude est rendue publique ». Les modifications apportées aux études d'impact par la loi Grenelle 2 sont précisées dans la fiche relative à la réforme des études d'impact.

Pour qu'il soit efficient, le péage urbain doit être conçu comme une des mesures du PDU, donc articulée aux actions relatives au stationnement, au soutien aux transports collectifs, aux modes doux, etc.

La mise en place d'un péage urbain demande aux collectivités un certain nombre d'investissements permettant la perception des contributions pécuniaires ainsi que le contrôle des

passages au péage. Au regard des expériences étrangères, ces investissements peuvent être élevés et ne sont compensés qu'au bout d'un certain nombre d'années par les recettes générées, quatre ans par exemple dans le cas de Stockholm. L'effet de levier du péage urbain au profit du financement des politiques de transport n'est donc pas immédiat. Les AOTU gagnent alors à bien identifier au préalable leurs besoins et leurs attentes (décongestion, amélioration du cadre de vie en particulier de la qualité de l'air, participation au financement des transports collectifs, etc.) afin de mesurer si la mise en place d'un péage est la solution adaptée.

Quels que soient les objectifs poursuivis, s'assurer de la réussite d'un péage urbain demande nécessairement aux AOTU de développer des actions de sensibilisation et de communication. Il s'agit de montrer que le dispositif apporte un bénéfice global au territoire : fluidité du trafic, amélioration du cadre de vie, diminution de la pollution atmosphérique, des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation des combustibles fossiles, etc.

Quelques collectivités pionnières

Le péage de Londres, un pari politique réussi... jusqu'en 2008

Entrée en service le 17 février 2003, la zone à péage s'étend sur les 21 km² de l'hyper centre de Londres. La zone tarifée correspond à 1,5% de la superficie du Grand Londres, 5,3% de la population, mais à 26% des emplois de l'agglomération. Le tarif de 8 £ (soit 12 euros, prix en vigueur depuis le 01/03/06) est applicable de 7 h à 18 h 30, du lundi au vendredi sauf jours fériés. Le paiement doit être acquitté le jour même par courrier, par sms, par internet ou dans certains points de vente (bureaux de tabac, stations essence). Les voitures électriques ou hybrides et les taxis en sont totalement exemptés.

D'après les résultats régulièrement publiés par Transport for London (TfL), l'autorité organisatrice des transports de Londres, le bilan est positif. Les émissions dans la zone ont été réduites, de même que le niveau de congestion dans le centre-ville de la capitale. Le tarif élevé a dissuadé de nombreux automobilistes, ceux-ci s'étant en partie reportés sur les

transports collectifs qui ont vu augmenter leur clientèle de plus de 30% depuis l'instauration du péage. Néanmoins, les recettes générées par le péage sont plus faibles qu'attendues : le coût important du système (140 M€/an pour l'exploitation) et la baisse du trafic expliquent des rentrées d'argent inférieures aux prévisions. En 2007, la zone payante a été augmentée de 17 km², portant la superficie totale à 38 km², soit une augmentation de plus de 80%. Cette extension a moins bien été acceptée par les Londoniens. Elle aurait pour conséquence d'augmenter de 5% les embouteillages dans le centre-ville.

Le péage de Stockholm : fruit d'une expérimentation et d'une consultation populaire

La zone de péage s'étend sur 35 km² et concerne 280 000 habitants sur les 780 000 que compte la capitale suédoise. Les véhicules sont contrôlés automatiquement par des caméras photographiant les plaques minéralogiques.

Un cordon constitué de 18 portiques délimite la zone de péage. La fluidité du trafic n'est pas compromise puisque les voitures ne sont pas tenues de s'arrêter ou de rouler plus lentement aux points de contrôle. Le paiement incombe au propriétaire du véhicule et pas au chauffeur ; il s'effectue dans les 14 jours suivant le passage par un point de contrôle. L'introduction du péage a permis une baisse des temps d'attente dans le trafic (entre 30% et 50%). D'après les bilans socio-économiques effectués, ce sont les professionnels qui ont été les principaux bénéficiaires de ces gains de temps. La baisse de la circulation a entraîné une baisse de 10% à 14% des émissions de polluants à l'intérieur du cordon. La vitesse commerciale des bus a été sensiblement améliorée et la fréquentation des transports collectifs a augmenté de 6%. Le péage urbain de Stockholm présente deux

caractéristiques particulières. Il est le fruit d'une consultation populaire jamais réalisée en Europe à ce jour au moyen d'un référendum qui a fait suite à une phase d'expérimentation menée du 3 janvier au 31 juillet 2006.

Le péage de Stockholm poursuivait plusieurs objectifs : diminuer le trafic sur les voies les plus chargées de 10% à 15%, améliorer la fluidité de la circulation en général, réduire les émissions polluantes et de CO₂ tout en améliorant la qualité de l'environnement urbain. Après la période d'essai, une majorité des habitants a voté pour l'instauration permanente du système lors d'un référendum avec 53% d'opinions favorables. Il faut toutefois noter que seuls les habitants du centre de l'agglomération ont pris part au vote ; des consultations informelles ont fait état d'une opposition des habitants des zones périphériques.

Contacts :

Annabelle Boutet, Etd
Tél. : 01 43 92 67 70
a.boutet@etd.asso.fr

Damien Verry, Certu
Tél. : 04 72 74 58 43
damien.verry@
developpement-durable.
gouv.fr

Etd,

Le Centre de ressources
du développement
territorial
30, rue des Favorites
75015 Paris
Tél. : 01 43 92 67 67
Fax : 01 45 77 63 63
www.projetdeterritoire.com

Certu,

Centre d'études sur les
réseaux, les transports,
l'urbanisme et les
constructions publiques
9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon
Cedex 06
Tél. : 04 72 74 58 00
Fax : 04 72 74 59 00
www.certu.fr

POUR EN SAVOIR PLUS...

- **Pour une ville plus durable : les principes d'une loi sur le péage urbain** / Centre d'analyse stratégique, septembre 2008, La note de veille, n°108, 8 p.
- **Péages urbains : permettre leur expérimentation en France** / Certu, juin 2008, Note de synthèse Mobilités et transports, n°3, 8 p.
http://www.certu.fr/IMG/pdf/Mobilites_et_transports_No3.pdf

Retrouvez l'ensemble des fiches sur :

- www.projetdeterritoire.com
- www.certu.fr